

ROMA - ANNO II - N. 42 - 19 OTTOBRE 1940 - XVIII • SPEDIZIONE IN ABBON. POSTALE

CRONACHE DELLA GUERRA



NELLA LOTTA: FAR LA SEPPIA

a colori

SAREBBE PIÙ BELLO



**AGFA FOTO
S. A. PRODOTTI
FOTOGRAFICI**

Milano. 6/22

Via General Govone, 65



ANNO II - N. 42 - 19 OTTOBRE 1940 - XVIII

CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 49697

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.366

ABBONAMENTI

Abbonamento annuale: Italia e Colonie	L. 70
Abbonamento semestr.: Italia e Colonie	L. 35
Abbonamento trimestr.: Italia e Colonie	L. 20
Abbonamento annuale: Estero	L. 130
Abbonamento semestr.: Estero	L. 70
Abbonamento trimestr.: Estero	L. 40

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

**Esce ogni sabato in tutta Italia
COSTA LIRE 1,50**

Fascicoli arretrati L. 2 cad.

TUMMINELLI E C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

Di imminente
pubblicazione



LA CAMPAGNA DI NORVEGIA

di WERNER PICHT

**IL DRAMMATICO INIZIO
L'APPASSIONANTE SVILUPPO
E LA COMPLETA VITTORIA GERMANICA**

La ricostruzione dello svolgimento della CAMPAGNA DI NORVEGIA attraverso la concisione dei veridici bollettini del Comando Supremo delle Forze Armate germaniche, ai quali è contrapposta una raccolta delle false incredibili notizie pubblicate contemporaneamente dai più importanti giornali dei paesi nemici.

30 ILLUSTRAZIONI - UNA CARTA GEOGRAFICA

COSTA LIRE DIECI

TUMMINELLI - EDITORI
ROMA - CITTÀ UNIVERSITARIA

FRONTE

GIORNALE DEL SOLDATO

24

GRANDI PAGINE ILLUSTRATISSIME

Pubblica ogni settimana articoli politici militari e storici dovuti alle più conosciute firme d'Italia. Le famiglie attraverso una speciale rubrica potranno avere notizie dei congiunti alle armi; e i soldati notizie delle loro famiglie.

**ESCE OGNI GIOVEDÌ
UN NUMERO COSTA LIRE 1,50**

ABBONAMENTI

Italia, Impero e Colonie: anno L. 70
semestre L. 35 - trimestre L. 20 - Estero:
anno L. 130 - semestre L. 70 - trimestre L. 40

DIREZIONE REDAZ. E AMMINISTRAZ.

Roma, Città Universitaria
Telefoni: 40.607 - 41.926 - 487.389

PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'Unione Pubblicità Italiana S. A., Roma, Via Dossofatti, (ex Via del Parlamento) Tel. 61.372 e sue Succursali

TUMMINELLI E C. EDITORI - ROMA



PROGRESSIVO ISOLAMENTO BRITANNICO

Col 10 di ottobre l'Italia è entrata nel quinto mese di guerra. Checchè vada dicendo lo spavaldo Ministero delle informazioni britanniche, il bilancio di quattro mesi di guerra si presenta, per l'Italia, assolutamente attivo e le prospettive del prossimo avvenire quanto mai rassicuranti e promettenti. La propaganda britannica crede di poter rilevare, a conforto dell'opinione pubblica metropolitana, che la guerra si annuncia più lunga e complessa di quanto le Potenze dell'Asse si fossero aspettate; in secondo luogo, vuol far credere ad un incremento incessante delle forze belliche inglesi, in particolare della R.A.F. Da ultimo, promette aiuti spettacolosi da parte dei Domini e degli S. U.

Uno sguardo, sia pure sommario, alle previsioni che accompagnarono la nostra entrata in campagna, all'andamento del conflitto in questo primo periodo, all'attuale situazione internazionale, così nel Mediterraneo come nelle zone marginali dell'Impero britannico, è più che sufficiente a mostrare l'arbitrarietà delle asserzioni britanniche ed a legittimare l'immutabile certezza sull'esito di una lotta, che dovrà inaugurare un nuovo ordine nel mondo. Che la guerra non sia, per l'Asse, più lunga di quanto si aspettava, risulta chiaro a chiunque ricordi le previsioni e le consegne che la più seria stampa italiana concordemente enunciò all'indomani stesso del 10 giugno, affinché la Nazione avesse immediatamente la nozione della serietà e della gravità del compito che animosamente si assumeva.

QUINTO MESE DI GUERRA - ITALIA E SPAGNA - IL PETROLIO DELLA ROMANIA AL SICURO - TENSIONE ANGLO-EGIZIANA - I BOERI - MOVIMENTI IN AUSTRALIA - MATSUOKA E CHURCHILL - DISSENSI NEGLI STATI UNITI

L'inizio del quinto mese di guerra segna il progressivo isolamento dell'Inghilterra e il crollo, una dopo l'altra, di tutte le posizioni sulle quali essa s'illudeva di potere far leva, per accaparrarsi nuovi amici e alleati, pronti a far gettito delle loro forze e della loro autonomia. E' proprio ai due estremi di quel Mediterraneo, che l'Inghilterra si lusingava di tenere in suo dominio, che le posizioni imperiali britanniche appaiono più minacciate.

Una nuova consacrazione dell'amicizia e della solidarietà fra la Spagna e l'Italia si è avuta col conferimento del Collare dell'Annunziata al Generalissimo Franco, capo dello Stato spagnolo. Solenni le accoglienze di Madrid al Maresciallo quadrunviro. E altamente significative le parole pronunziate nell'occasione dal capo provinciale della Falange, Miguel Primo de Rivera, reduce dal viaggio in Germania e in Italia. «La Spagna ha fatto sentire chiaramente e fermamente la sua voce. La Germania e l'Italia, spiritualmente unite a noi, comprendono e apprezzano tutto il valore del nostro atteggiamento. La loro stampa ha rivelato ciò che la

Spagna è in rapporto al nuovo ordine». L'Inghilterra, che aveva creduto di poter affidare la propria causa in Spagna all'ex ministro Hoare, vede così miseramente fallito, nel Mediterraneo occidentale, quel tentativo di subornazione, che avrebbe dovuto assicurarle, da quella parte almeno, una inalterabile sicurezza.

Questo ad occidente. Nel Mediterraneo orientale le sorti non volgono più favorevoli al prestigio britannico. Nella sera del 12, il D.N.B. comunicava che, in relazione con la garanzia assunta a Vienna nei riguardi della Romania, il Governo del Reich, rispondendo al desiderio romeno, aveva colà inviato una missione militare tedesca, per l'istruzione, l'addestramento e la riorganizzazione dell'esercito romeno e, nello stesso tempo aveva trasferito alcuni stormi da caccia tedeschi a protezione complementare dei giacimenti di petrolio romeni. Con questo provvedimento, portato subito a conoscenza dei Governi amici del Reich, la pace balcanica ha trovato un nuovo motivo di sicurezza. E come è venuto meno al prestigio britannico il bastione mediterraneo occidentale, che si credeva di avere ipotecato in Spagna, così nell'Oriente mediterraneo sono dissipate per sempre le velleità inglesi di manomettere, quando che fosse e comunque fosse, le risorse petrolifere e le forze politiche romene.

Le delusioni mediterranee dell'Inghilterra non si fermano qui. In Egitto la tensione fra l'opposizione antibritannica e le autorità militari si va ogni giorno più acuendo, mentre le



Il nuovo Governo in Norvegia. La prima seduta del Consiglio sotto la Presidenza del Consigliere Irgens. (Salvatori)



Un mese di governo legionario in Romania. Il Gen. Antonescu Presidente del Consiglio, e Horia Sima, Capo dell'organizzazione legionaria, in una sfilata di Camicie Verde (Publifoto)

autorità inglesi sul posto ricorrono ad ogni inframmettenza, ad ogni violazione dei patti e della legge, per reprimere l'ondata di indignazione e di insofferenza che sale contro di loro. E' sotto la pressione delle autorità britanniche che il Governo egiziano ha divulgato il proclama minacciante le più severe pene a chiunque si permetta di criticare l'Inghilterra o l'amministrazione inglese in Egitto. I capi del partito Wafdista hanno aspramente criticato questa misura in una pubblica riunione. Ne ha profitato il Commissario britannico per imporre al Governo egiziano un atto odioso contro i capi di quel partito, che non cessa di chiedere la piena, assoluta autonomia dell'Egitto. Essi, infatti, sono stati richiamati dalle autorità di polizia e diffidati a non parlare in pubblico per un periodo di dieci giorni. Ma il partito Wafdista, anziché lasciarsi intimidire, ha replicato

all'insolente provocazione, minacciando di invitare tutti i suoi membri ad iniziare la resistenza passiva, se il divieto non sarà immediatamente ritirato.

Ma non è solo in Egitto che gli inglesi mostrano di avere smarrito il senso della realtà. Non meno fantasiosa dei militari dislocati in Egitto, si mostra quella parte della stampa londinese che domanda insistentemente al Governo la liberazione di Abd el Krim per permettergli di fomentare una rivolta in Africa. Con quale soddisfazione della Spagna, che si cerca di sedurre in tutti i modi, non è difficile indovinare!

Se dal Mediterraneo rivolgiamo lo sguardo ai territori d'oltre Oceano, la crisi che investe l'Impero britannico si presenta in forme non meno gravi, per quanto nuove e inattese. In occasione del 36° anniversario della morte di

Krueger, l'eroico capo della nazione boera durante la guerra contro la Gran Bretagna, in tutte le città e in tutti i villaggi dell'Unione sudafricana, i figli degli eroici combattenti di quarant'anni fa hanno fatto sentire la loro voce, la genuina espressione di sentimenti lungamente mortificati. E mentre gli avvenimenti verificatisi in queste ultime settimane in Indocina appaiono come il colpo più serio che sia stato inferto al prestigio della Gran Bretagna in Estremo Oriente, anche l'oscura situazione politica in Australia suscita a Londra serie preoccupazioni. Un aperto conflitto è scoppiato colà fra il partito capeggiato dall'anglofilo Menzies, che vorrebbe mandare truppe australiane in Africa e in Inghilterra e il partito di opposizione, capitanato dal Kirton. Questo secondo partito, che ha un programma nettamente nazionale e larghi consensi, sostiene che le truppe australiane debbono rimanere in Australia, per difenderla in caso di bisogno, visto che la Marina britannica non è più in grado di farlo.

Poiché alla stipulazione del Patto tripartito, sottoscritto a Berlino, il Governo britannico ha risposto annunciando di riaprire la via di comunicazione della Birmania al traffico del materiale di guerra con la Cina di Ciang-Kai-Scek, il Ministro degli Esteri giapponese Matsuoka ha avuto buon gioco denunciando le inesattezze a cui si è lasciato andare Churchill nel discorso in cui ha dato notizia della decisione britannica. « Non è vero » egli ha detto « che si fosse convenuto che la chiusura della frontiera della Birmania per tre mesi fosse subordinata alla conclusione, entro tale periodo di tempo, della pace cino-giapponese. Il Giappone ha sempre desiderato di ristabilire la pace in tutta la Cina al più presto possibile e manifestò questa sua intenzione anche all'Ambasciatore britannico. La stessa conclusione del Patto tripartito è un nuovo tentativo per raggiungere lo scopo della pace. Ma, riaprendo il traffico della Birmania ai rifornimenti di Ciang-Kai-Scek, Churchill può dire, senza contraddirsi, di volere la pace? ». La replica di Matsuoka è irrefutabile.

Dove la politica britannica riesce ancora a presentarsi solida o coerente? Ci sono gli Stati Uniti, ultima speranza dell'Impero britannico. Ma con quale base?

Si è appreso ufficialmente da Washington (11 ottobre) che i consiglieri di ambasciata di Berlino e di Roma, Kirk e Reed, sono stati chiamati colà. Il primo, Kirk, sarà inviato a Roma come incaricato di affari, poiché l'ambasciatore Philips non farà più ritorno, per ragioni di salute, nella Capitale italiana. Del secondo, Reed, prenderà il posto l'ex console generale a Vienna, Morris. La notizia è accompagnata con la comunicazione che tali mutamenti nelle ambasciate di Londra e di Berlino non hanno significato politico. Il che, naturalmente, toglie all'Inghilterra qualsiasi possibilità di sfruttare l'evento a proprio vantaggio. In pari data, al Congresso, il senatore Johnson dichiarava che si sarebbe opposto con ogni mezzo alla proposta, attivamente caldeggiata dagli organi di propaganda dell'ambasciata britannica, di annullare la legge che porta il suo nome e che vieta i crediti alle nazioni, che, come la Gran Bretagna, non hanno pagato le rate dei debiti contratti durante la guerra mondiale; e il senatore Clark presentava una mozione che chiede un'inchiesta sull'attività dei propagandisti dell'intervento americano nella guerra.

Il Governo di Washington, è vero, ha indetto una riunione di tutti gli Stati Maggiori americani per studiare una difesa continentale contro possibili deviazioni della guerra europea. Ma la stampa sud-americana è insorta immediatamente, unanime e risoluta, contro simile convocazione.



DOMINIO ITALIANO IN TERRA E IN MARE

Ad ogni giorno che passa ci si rende maggiormente conto che l'azione militare che l'Italia va compiendo in Africa, è un'azione complessa, in cui concorrono in egual modo gli elementi terrestri, marittimi ed aerei e rispetto alla quale gli episodi che si svolgono sul mare o nell'aria, hanno eguale importanza, di quelli che si svolgono su terraferma.

I problemi posti in questa guerra africana, sono stati più volte accennati. Anzitutto per quanto si riferisce alla azione egiziana che nel complesso delle azioni viene ad assumere importanza determinante, gli inglesi, come non hanno mancato più volte essi stessi di far notare, hanno per principale difesa il deserto. Il deserto impone speciali accorgimenti, larghezza di forniture, disponibilità di alcuni elementi di prima necessità — quali particolarmente l'acqua — che altrove si trovano sul posto. Interviene quindi anche come elemento a favore degli inglesi, l'isolamento, e cioè la difficoltà che potrebbe sorgere nel trasportare quanto è indispensabile ad un esercito operante, dalla madrepatria, in quanto le disponibilità locali sono notevolmente ridotte. E' il solo aspetto, oltre che quello del circostante ambiente, che presenta questa guerra, di guerra coloniale.

Proprio sull'isolamento gli inglesi hanno molto contato, ed essi speravano che il molto vantato, ma non mai realizzato dominio del mare, potesse creare per l'Italia difficoltà così gravi di rifornimenti, che bastasse soltanto dare tempo al tempo, per vincere la guerra. Si sono dovuti accorgere che teoria e pratica divergono notevolmente e che i calcoli fatti a tavolino sulla efficienza del tonnellaggio e del calibro non tornano quando vi interferiscono imponderabili quali sono lo spirito d'iniziativa ed il valore. Nè d'altra parte, la situazione italiana in mare era tale che potesse autorizzare

anche i semplici strateghi da tavolino, a dare per facile il compito di un blocco che avrebbe dovuto essere mantenuto nel Mediterraneo centrale.

Può accadere così che, dopo aver constatato che l'Italia non è stata mai contrastata e non ha trovato alcuna difficoltà nel proprio traffico marittimo, si sia parlato proprio di questi giorni del trasporto di non si sa quali altre forze, implicanti uno spostamento dell'attività militare dell'Asse, dal settore settentrionale al settore mediterraneo.

GUERRA DECISIVA

Dalla affermazione — possa essa trovare più o meno fondamento in condizioni stagionali che sconsiglierebbero un'azione nei mari del nord, o in altre ragioni di egualmente scarsa portata logica — soltanto questo si può desumere: il riconoscimento della importanza decisiva che è venuta ad assumere il settore estremo-orientale del Mediterraneo ai fini della decisione della guerra. E' proprio a questo alto interesse che possono ricongiungersi altre voci fatte correre e che cioè in seguito agli accordi intervenuti al Brennero, la nuova situazione creatasi nei paesi sud orientali e nuove iniziative con essa legate, possano esser messe a profitto per influire indirettamente, se non direttamente, sulla situazione mediterranea. Tutto ciò in rapporto particolarmente alla situazione in cui potrebbero venire a trovarsi, nelle basi estremo occidentali, le unità della flotta britannica. Vi è da esprimere, per far giustizia di tutte queste voci ed induzioni, la semplice osservazione che non vi è ragione di cercare vie più lunghe, quando le truppe del Maresciallo Graziani distano soltanto 350 chilometri o poco più da Alessandria e che per raggiungere l'obiettivo non vi è davvero opportunità di tirarsi addosso altri avversari e di scomodare paesi amici per usufruire di più lunghe e difficili strade.

La situazione non è in realtà che quella già da tempo presente agli occhi di tutti. Quando il momento sarà considerato giunto, il Comando Italiano agirà nella guisa che meglio gli sembrerà corrispondente agli interessi di una guerra che si intende vincere nelle migliori condizioni, anche di impiego di mezzi e di sacrificio di vite. Potranno esservi nel costante mutamento delle risorse offerte dalla tecnica, impieghi di nuovi mezzi e di nuovi



metodi. E' quello che l'avvenire ci dirà, poichè in proposito si può rilevare, come sia una costante e, nonostante tutto, mal dissimulata preoccupazione degli inglesi, che gli italiani ricorrono ad un impiego più vasto del previsto di mezzi aerei, o che si tratti di condurre offensive a fondo sulle basi navali britanniche e particolarmente su quella di Alessandria, in modo da rendervi impossibile la sosta delle navi, o che invece si tratti di attingere direttamente il Canale, portandovi una minaccia alla quale non resisterebbero, nè i nervi delle popolazioni, nè le opere edificate per la stessa navigabilità della celebre via di acqua.

Sono ipotesi che riferiamo come tali, proprio mentre si va sempre più diffondendo la voce, che i preparativi di un ulteriore proseguimento dell'azione italiana, appaiono avanzati. Sono precisamente le *Muenchener Neuesten Nachrichten* che riferiscono come il Comando Supremo inglese al Cairo sia del parere che si debba ormai attendere l'inizio della seconda fase dell'offensiva in Egitto e che questa volta Graziani « mirerebbe ad un attacco in direzione più meridionale, affinché le operazioni di avanzata non siano ostacolate dalla flotta inglese ».

LA FLOTTA E IL LITORALE

A che cosa si sia effettivamente ridotto questo intervento della flotta inglese, abbiamo già chiarito in precedenti note. Durante lo sbalzo in avanti che portò gli italiani dal vecchio confine per oltre 100 chilometri fino a Sidi el Barrani, la flotta britannica non si fece viva; non sbarrò, coi suoi fuochi, nè la litoranea, nè le carovaniere più interne, non impedì rifornimenti, non ostacolò movimenti di truppe. Fu assente. Si presentò a cose fatte, di notte, dinanzi a Sollum e a Sidi el Barrani e fece partire alcune salve su obiettivi imprecisati, servendosi di razzi per l'illuminazione dei luoghi, per cui si può misurare quale precisione dovesse avere il tiro. Che quindi nei suoi movimenti il Maresciallo Graziani debba fare questo specialissimo conto di un ipotetico inter-

vento della flotta britannica, è cosa che si spiega soltanto quando si tenga conto della speciale mentalità inglese, che in fatto di guerra assegna più importanza alle possibilità teoriche che non alle probabilità pratiche. Per gli inglesi la guerra è tutta fondata su una serie di ipotesi, le quali a loro volta sono fondate su una serie di circostanze e di osservazioni, quasi tutte inerenti alla propria vita quotidiana e alla difficoltà di piegarsi a delle rinunzie o a dei sacrifici. In conseguenza la mancanza di acqua, il caldo, la polvere, l'insufficienza di tende, viene ad assumere per gli inglesi una funzione determinante. Si troveranno sempre sorpresi quando avranno da fare con gli italiani, per i quali tutto ciò è roba di secondarissima importanza, che si può superare semplicemente con un po' di buona volontà.

Ma, a parte ciò, una misura delle reali possibilità della flotta, si è avuta in un episodio, che appunto perchè può considerarsi le-

gato con le operazioni terrestri, viene riferito in questa, anzichè nella normale sede degli avvenimenti navali.

LO SCONTRO NAVALE

Il comunicato ha reso conto come siluranti in pattuglia nel Canale di Sicilia, abbiano attaccato, durante la notte tra l'11 e il 12 corrente, forze navali inglesi nelle vicinanze di Malta e che, nello scontro che ne è seguito, è stato affondato un incrociatore del tipo « Neptune » al tempo stesso che altri gravi danni sono stati inflitti ad altre unità avversarie fino a costringerle alla fuga. Da parte italiana sono andate perdute due torpediniere da 600 ton. e un caccia da 1400.

L'episodio viene narrato nei particolari. Ne risulta che una forza inglese era stata segnalata in navigazione e che ad un certo momento essa è incappata in una squadriglia di tre torpediniere in servizio di vigilanza. Scorte ver-

Per l'avanzata: il grande conforto dell'acqua. (Luce)



Autocarri sulle piste. (Luce)

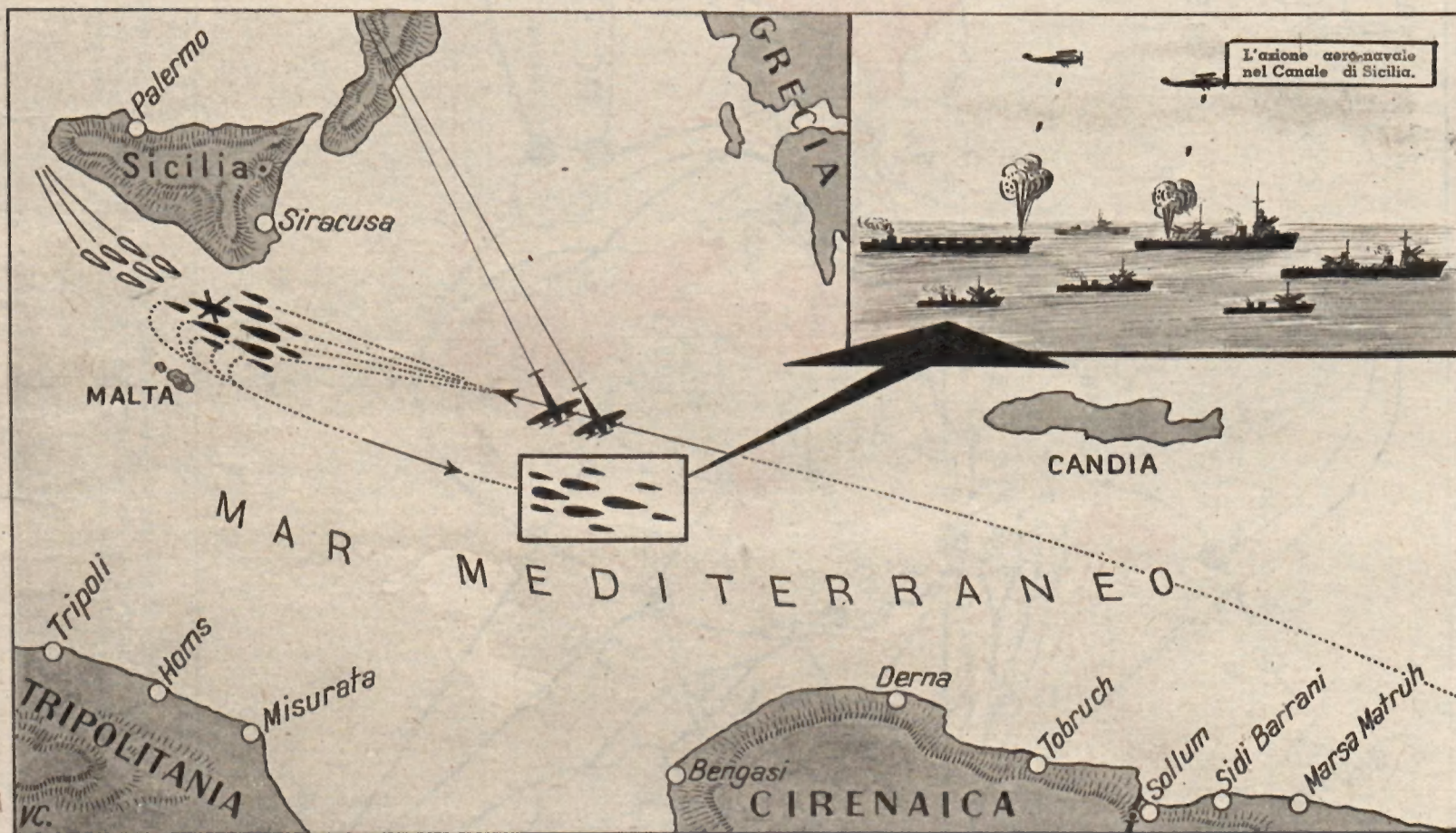


so le due della notte le unità nemiche, il comandante di squadriglia, benchè fosse stupito di trovarsi di fronte ad una formazione tanto superiore al previsto, non invertì la rotta — così come gli inglesi affermano farebbero gli italiani ad ogni occasione — ma mosse arditamente sotto. Le altre due unità seguirono l'esempio. Ma fu la prima che, avendo accelerato con anticipo sulle altre, si trovò più a stretto contatto con un incrociatore avversario. A 700 metri, lanciò tre siluri che andarono a segno e spinse l'ardimento fino ad aprire il fuoco dei suoi cannoni da 100 contro il nemico. Le nostre unità si scoprivano così al nemico che reagì usando proiettili traccianti con la sicurezza di colpire. Probabilmente tutti a bordo della torpediniera capo squadriglia ebbero precisa la sensazione che, data la distanza e la disparità di forze, non vi era ormai scampo. Il comandante trasmise difatti: « Ho silurato. Abbiamo di fronte forze superiori. Avvertite che ho colpito. Appena possibile raccogliete i naufraghi ». Non c'era altro da fare. Già la sua piccola unità affondava ed affondava anche un'altra egualmente presa sotto le salve dei maggiori calibri navali. Alla super-

stite non rimase che di raccogliere i naufraghi sotto i tiri del nemico che non cessava il fuoco. Con la stessa formazione o con altra, in luogo diverso, ma nella stessa notte, si è scontrato l'altro cacciatorpediniere italiano che il comunicato segnala perduto. Si tratta, anche in questo caso di una piccola unità di non più di 1400 tonn. Contro una perdita complessiva di 2600 tonn. sta dunque quella subita dal nemico di una unità da 7000. Il comunicato parla di un « Neptune » e cioè di una delle cinque unità che fanno parte del gruppo « Leander » e comprende anche gli « Alax » ed « Achilles », che parteciparono alla battaglia del Rio della Plata. Si tratta di una unità che, se è il « Neptune », ha una stazza di 7175 tonn. ed è armata di otto cannoni da 152 mm., di otto da 102 contraerei, di quattro da 47, di dodici mitragliere contraeree a quattro canne e di otto lancia-siluri e che sviluppando una ve-



Azioni sul mare. (Luce)



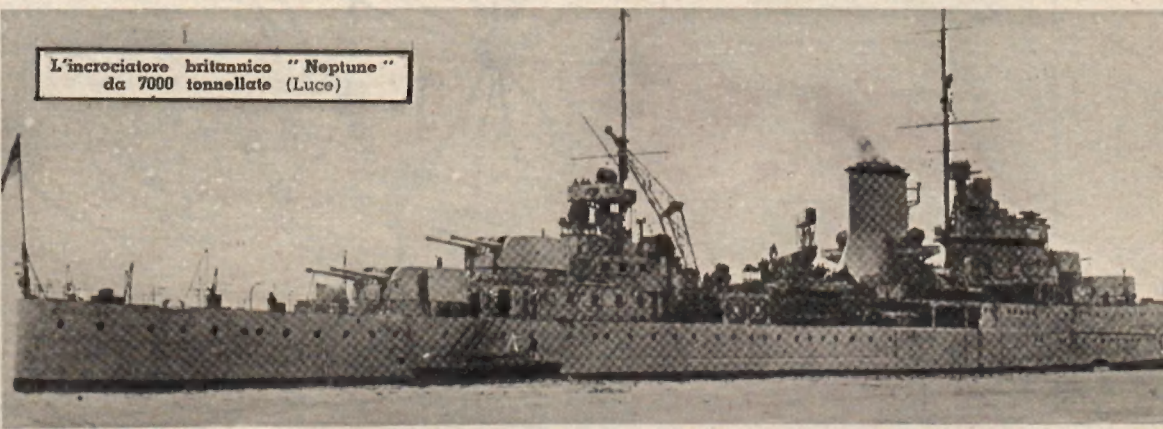
L'azione aereo-navale nel Canale di Sicilia.

locità di 32,5 nodi ha a bordo 550 uomini di equipaggio.

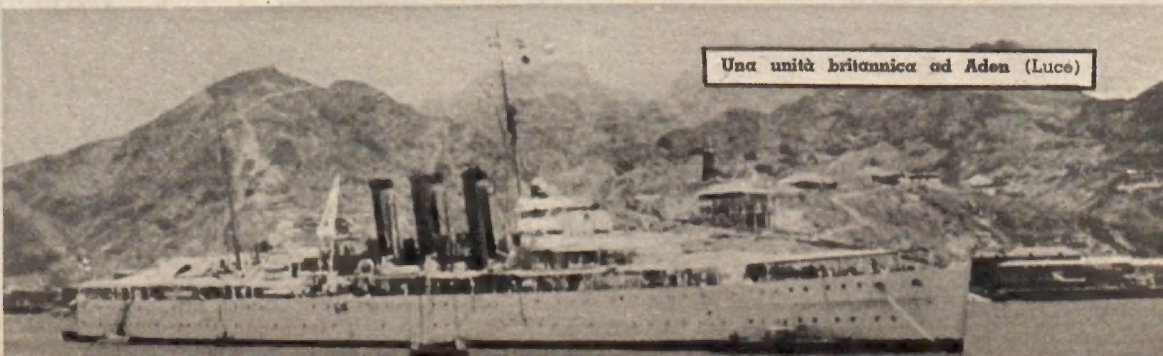
Oltre a questa che è un'ovvia considerazione altre se ne presentano. La prima è che cosa questo gruppo di navi stesse a fare nel Canale di Sicilia. La formazione comprendeva una portaerei, e però due domande si affacciano. Se cioè la portaerei dovesse consentire l'azione di fiancheggiamento dei suoi velivoli per l'esplorazione e l'eventuale difesa nel caso di attacco da parte di aerei italiani o se piuttosto non fossero le altre unità di scorta alla portaerei, la quale avrebbe avuto in tal caso compiti offensivi contro qualche città od obiettivo italiano. Se così fosse le intenzioni sarebbero state annullate dalla decisione dei minuscoli scafi italiani. Una terza ipotesi si prospetta ed è che la formazione navale fosse invece in servizio per impedire traffico di navi italiane tra l'una e l'altra sponda.

Anche in tal caso si è visto che attività di tal genere non sono tollerate. E questo porta precisamente conforto alla tesi esposta inizialmente che per l'azione che l'Italia si propone in Africa non vi è davvero da far calcolo sul fattore « isolamento ».

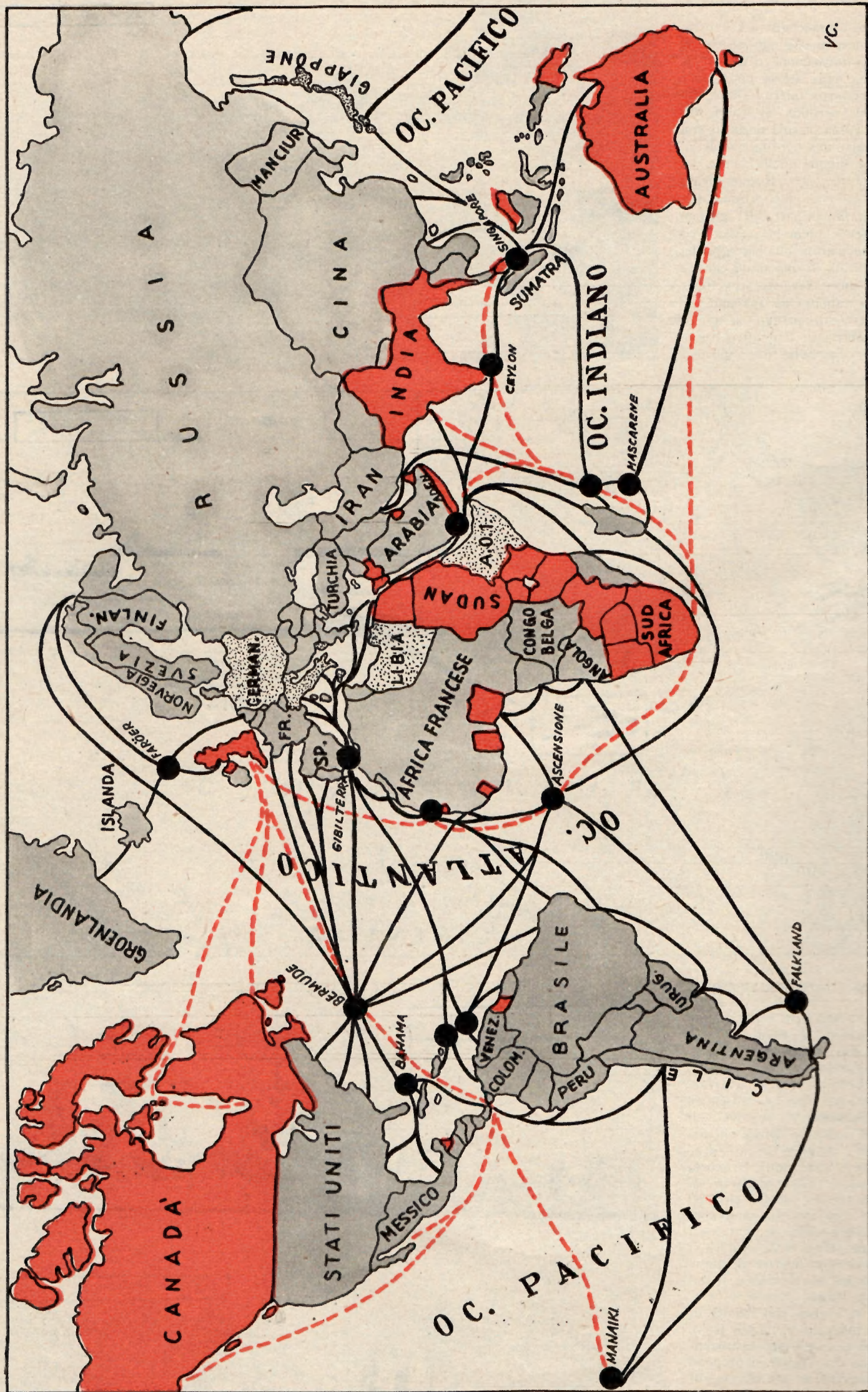
G. D. B.



L'incrociatore britannico "Neptune" da 7000 tonnellate (Luce)



Una unità britannica ad Aden (Luce)



V.C.

Il vessatorio controllo della navigazione praticato dagli inglesi. Punti di passaggio obbligato, per le superstiti linee della navigazione britannica (segnate in rosso) e per il traffico commerciale dei neutri, sono le basi e gli scali posseduti dagli inglesi. E' questo che consente di effettuare i controlli alle navi

che non siano già munite in partenza del certificato di libero traffico (navicert) e di applicare le misure della "lista nera" per la quale nessuna facilitazione portuale deve essere concessa alle navi del commercio che vi sono iscritte.



POSIZIONI RECIPROCHE SUL MARE IL COMMERCIO MARITTIMO E LE RIVALITÀ IN ORIENTE

Allo scopo di rinforzare ancor più quel blocco che è divenuto un'idea fissa dei governanti, inglesi i quali non riescono a rendersi conto come la Germania — non più assediata nei suoi antichi confini e l'Italia costituente un centro di gravitazione mediterranea — non possono più essere affamate e tanto meno ridotte allo stremo da un assedio economico, le autorità navali britanniche hanno creduto di aggiungere al sistema del «navicert» quello della «lista nera». Una comunicazione ufficiale affermava difatti, sia pure in forma dubitativa, che «il sistema del «navicert» avrebbe dato buoni effetti, in quanto sostenuto da un regolamento che garantisce le facilitazioni portuali britanniche, soltanto a quegli armatori che consentono ad uniformarsi al sistema».

Si è già accennato: l'Inghilterra è riuscita ad assicurarsi, attraverso una politica continuamente indirizzata a tale risultato una situazione di favore con il controllo dei maggiori scali marittimi del mondo. Se essa neppure dopo la guerra mondiale in cui più vivo si fece il contrasto che minacciò di sconfinare in aperto conflitto con gli Stati, non è riuscita ad assicurarsi il dominio nelle risorse petrolifere mondiali, è riuscita ad assicurarsene almeno la distribuzione. L'estensione dell'Impero, presente in ogni parte del mondo, la favoriva, e tutti i popoli della terra han finito con l'essere in certo modo tributari sulle vie marittime dell'organizzazione portuale inglese. Può dunque essere per tutti conveniente far scalo in porti britannici, e lo è tanto di più, dopo la contrazione che, a causa della guerra, ha subito il commercio mondiale, il quale ormai si svolge su compartimenti separati, secondo convenienze localizzate o possibilità di traffico anch'esse delimitate dalla possibilità, o meno, di svolgere il traffico in una relativa sicurezza.

Se il «navicert» ha avuto un certo effetto, e se, cioè, vi sono stati molti armatori i quali si sono sottoposti alla visita di controllo preventivo nei porti di partenza, per ottenere così il certificato di libero transito in quanto esenti di merci comprese nella lista del contrabbando inglese, questo si deve essenzialmente al fatto che la maggioranza del naviglio mercantile non naviga ormai che alle dirette dipendenze dell'Ammiragliato britannico, o quanto meno, in servizio degli interessi inglesi.

Tutto ciò non ha peraltro impedito che vi siano stati atti di ribellione al «navicert», e che vi siano stati armatori o comandanti di mercantili che abbiano rifiutato visita e certificato, se non altro in omaggio alla libertà dei mari e forse per un superstite orgoglio della navigazione libera, per la quale, nonostante tutte le leggi e regolamentazioni internazionali, vige il principio che chi comanda è padrone a bordo.

Si rileva tale protesta proprio dal fatto che le autorità britanniche han dovuto ricorrere alla famigerata «black list», e cioè a quella famosa «lista nera» in cui dovrebbero essere segnati tutti i reprobati, quanti cioè hanno osato schierarsi contro la volontà e gli interessi inglesi.

NAVICERT E LISTA NERA

L'istituto deriva anch'esso dall'altra guerra, ma, occorre dire, aveva un ben maggiore fondamento morale. Nella «black list» venivano compresi, difatti, quei cittadini che — appartenenti ad uno stato belligerante dalla parte degli alleati, e, trovandosi in una nazione neutra — direttamente o indirettamente giovavano agli interessi di un paese nemico della loro patria, favorendone il commercio, procurandogli approvvigionamenti, e soprattutto esercitando il contrabbando.



Ai pezzi durante
l'azione. (Luce)



La coscrizione obbligatoria per la marina in America. La speciale commissione studia il problema dell'assegnazione dei contingenti di leva. (Publifoto)

Secondo le precisazioni inglesi, il concetto si è invece esteso. Chiunque non si uniforma al « navicert » sarà segnato nella « lista nera », e le navi che figureranno al suo servizio non potranno usufruire di alcuna delle facilitazioni portuali in uso. Di più, sarà considerato un delitto condurre affari con qualsiasi armatore il cui nome figuri nella lista. Le autorità marittime britanniche pensano, così, di escludere da qualsiasi commercio, con il rimanente del mondo, tutta l'area controllata dalla Germania e dall'Italia, mentre le altre nazioni, le cui merci potrebbero senza difficoltà penetrare in questa area sono state razionate in modo che non ricevano rifornimenti più di quanto non siano necessari ai loro stretti bisogni.

Più interessante è rendersi conto di quelli che potrebbero essere gli effetti pratici di tali restrizioni alla navigazione. Si è detto che quelle effettivamente intervenute dipendono dal fatto stesso dell'ostilità che, in parte, ha interrotto i traffici, in parte, li ha resi troppo aleatori, perchè potessero essere continuati. Ma comunque la mancata assistenza alle navi del commercio sostanzialmente si ridurrebbe al mancato rifornimento di combustibili. Ora, nel periodo della guerra 1914-18 alla quale in effetti rimontano tutti questi provvedimenti, la navigazione usufruiva, per il proprio sistema motore, essenzialmente di carbone, e l'Inghilterra era monopolista di questo combustibile. In seguito, la propulsione delle navi si è trasformata, con l'adozione delle turbine ad olio pesante, che si sono subito generalizzate per i notevoli vantaggi che ne derivavano, di maggiore autonomia delle navi, non più schiave dei successivi e dispendiosi scali di rifornimento; di possibilità di maggior carico utile pagante, connessa ad una minore occupazione di spazio a bordo del combustibile; di una maggiore rapidità che consentiva una assai più redditizia utilizzazione del naviglio.

Si badi alle cifre: nel 1914, su cento navi, si aveva una percentuale dell'88,44 di piroscafi a carbone contro 3,10 di piroscafi a nafta e motonavi. Nel 1939, si avevano invece 44,67 piroscafi a carbone, contro 53,99 tra piroscafi a nafta e motonavi; ma le cifre di per sé sole, non sono abbastanza indicative, in quanto bisogna tener conto che le navi a carbone sono, nella grande maggioranza, quelle che compiono un più limitato cabotaggio, mentre quelle a nafta sono le navi del traffico, non solo internazionale, ma interoceano. Altre cifre dicono come la convenienza della conduzione a nafta su quella a carbone, secondo un calcolo dello

« Imperial Shipping Committee », abbia per indice i seguenti dati: sulla base della traversata di 6300 miglia dall'Inghilterra a Bombay, effettuata a pieno carico da navi di eguale stazza (9250 per il piroscafo a carbone e 9200 per la motonave a nafta), si avrebbe una potenzialità annua di guadagno che, per la motonave, sarebbe di 91179 sterline, mentre, per il piroscafo modernissimo a carbone sarebbe di 87657.

Si spiega come e perchè la propulsione a nafta abbia preso il sopravvento; e tuttavia i tecnici si soffermavano su due difficoltà, rappresentata l'una da quella, in caso di guerra, di procurarsi del combustibile liquido, e costituita l'altra dal pericolo per le unità da guerra di non poter navigare, perchè anche nella marina militare si era verificato lo stesso fenomeno di trasformazione dei sistemi motori.

Fu in realtà l'ammiraglio Fisher, rinnovatore della potenza navale britannica e primo Lord del Mare all'inizio della grande guerra, che nel 1882 propose per primo, di sostituire il petrolio al carbone nell'alimentazione delle macchine nelle navi da guerra. Trovò ostilità vivissima, poichè gli interessi dei proprietari delle miniere venivano danneggiati dal provvedimento rivoluzionario; ma il progresso conosce le sue vie, e perciò la necessità di rendere le navi meno visibili — abolendo il fumo denso uscente dalle ciminiere nella combustione a carbone, e il maggior rendimento in velocità col minor spreco di tonnellaggio — portarono alla trasformazione. Fu questa una delle ragioni essenziali per le quali l'Inghilterra ha dovuto provvedere a creare delle basi, proprio in prossimità delle sorgenti petrolifere, installando anche i mezzi, spesso molto costosi, di un rifornimento diretto. Che cosa accadrebbe se queste basi, che sono in realtà limitate, cadessero nelle mani di un avversario? Che cosa, nella specie, accadrebbe se gli italiani si impadronissero o inutilizzassero le condutture di Caifa, che trasportano il combustibile dai pozzi dell'Irak?

La domanda rimane posta in tutta la sua gravità ma poichè si discuteva delle conseguenze che nella pratica applicazione, potrebbe avere il « navicert », vi è da concludere che in definitiva l'adozione della nafta su un numero così grande di navi ha tolto la possibilità all'Inghilterra di rendere effettivamente impossibile la vita a quella parte di naviglio che si rifiutasse di sottostare alle sue imposizioni.

Altre domande che si pongono sono, invece, quelle su che cosa avverrebbe una volta che l'azione italiana abbia creato la riapertura di Suez e di Gibilterra. In tal caso anche la navi-

gazione mercantile avrebbe un notevolissimo incremento e nuovi problemi verrebbero posti a tutte le nazioni: a quelle specialmente che ancora si sottopongono al « navicert »; ma vi è da ritenere che il problema sarebbe automaticamente risolto, in quanto, con la convenienza di navigare e con la fine del prestigio inglese nessuno più si sottoporrebbe all'esosa imposizione.

POSIZIONI RISPETTIVE

Anche da questo punto di vista la guerra di liberazione, che l'Italia conduce, gioverà al mondo. Poichè peraltro siamo in argomento, potrà essere interessante stabilire quali siano in effetti i rapporti mondiali nel campo delle costruzioni marittime mercantili. Si intende che se, per il fatto stesso della guerra, mancano dati precisi indicativi in fatto di costruzioni militari, per la stessa ragione mancano dati precisi di confronto riguardo alle costruzioni del commercio. Possiamo riferirci quindi ai dati che si conoscevano prima dello scoppio del conflitto.

La flotta mondiale attingeva, nel 1939, la consistenza di 68.509.432 tonn., con un incre-



mento rispetto all'anno precedente di 1.639.281 tonn. Nel triennio dal 1936 al 1938, sono stati varati oltre 8.000.000 di tonn. di naviglio: e tale aumento è valso, di per se stesso, a rovesciare la situazione commerciale della marina mercantile, tanto più che coincideva con una notevolissima riduzione del traffico che già, di per se, creava una crisi. Come conseguenza, si aveva che — secondo dati del Comitato Armatoriale di Francia — il tonnellaggio in disarmo passava dal gennaio 1938 al gennaio 1939, da 1.735.000 tonn. a 3.174.000. Se la guerra avesse conservato la libertà della navigazione, ne sarebbe risultato un beneficio armatoriale notevolissimo, ma proprio per quella creazione di zone stagnanti, di cui si è parlato, ha avuto invece effetti anomali, che sarebbe assai interessante osservare nel loro sviluppo di fenomeni assai più complessi che non appaia, qualora si avesse disponibilità di dati.

Riferendosi invece ad una situazione preesistente, rispetto a quello che può essere il lineamento di maggior interesse nei riguardi della guerra, in quanto si tratterebbe di arguirne le disponibilità di naviglio, si ha che la Gran Bretagna, principale Potenza interessata, attraversava un grave periodo di crisi. Mentre

essa nel 1921 aveva nei propri cantieri 3.708.000 tonnellate, sui 7.179.000 in costruzione nel mondo, e cioè più della metà, e nel 1938 costruiva ancora 1.125.000 su 2.900.000, nel 1939 cadeva a sole 779.000 tonn. su 2.668.000, in quanto anche nelle costruzioni marittime si determinava un fenomeno di spinto nazionalismo e già, d'altra parte, il fiuto di una guerra prossima, avvertiva del pericolo del sequestro nelle stesse cale del naviglio mercantile in costruzione.

Nel 1939 si verificava, quindi, questo curioso fenomeno: che cioè l'Inghilterra, che per anni immemorabili aveva figurato al primo posto nelle costruzioni marittime di tutto il mondo, non figura che al terzo rispetto alle unità impostate con 403.000 tonn. rispetto alle 499.000 della Germania e alle 472.000 degli Stati Uniti. La posizione della Germania appare caratteristica: sta al primo posto per il tonnellaggio impostato ed al secondo per il tonnellaggio in costruzione, e sempre al secondo per il tonnellaggio varato, con le cifre rispettive di 499.000, 355.000, e 480.000. E' un primo sintomo di un dinamismo rispondente ad una volontà di espansione, ed anche alle previsioni di una guerra che non doveva tardare a scoppiare.

Vi sono naturalmente dei dati anche per l'Italia, e questi segnano che contro le 89.000 tonn. francesi, il nostro Paese ne ha impostate 161.000, con 93.000 tonn. già varate e 122.000 in costruzione.

LA STRADA BIRMANA

Dati, tutti, che meritano considerazione, in quanto se ne può trarre un indice della potenzialità produttiva di un paese, della sua espansività commerciale sui mari, ma anche della sua attrezzatura a complemento dei fini di guerra. Il problema del tonnellaggio è anch'esso un problema di politica, in quanto costituisce una presa di posizione nel mondo e determina azioni e reazioni. Anche perciò può essere interessante un confronto fra Stati Uniti e Giappone. Orbene, riferendoci a quegli stessi dati di cui si tiene calcolo per le belligeranti europee, possiamo constatare che gli Stati Uniti, se figuravano al secondo posto per il naviglio impostato figuravano appena al quinto per il naviglio varato, con sole 201.000 tonn. mentre il Giappone aveva in costruzione 309.000 tonn. contro 208.000 e rispetto al tonnellaggio varato poteva allineare 441.000 tonn. contro 201.000, apparendo inferiore alla rivale soltanto nel tonnellaggio impostato con 401.000 tonn. contro 472.000.

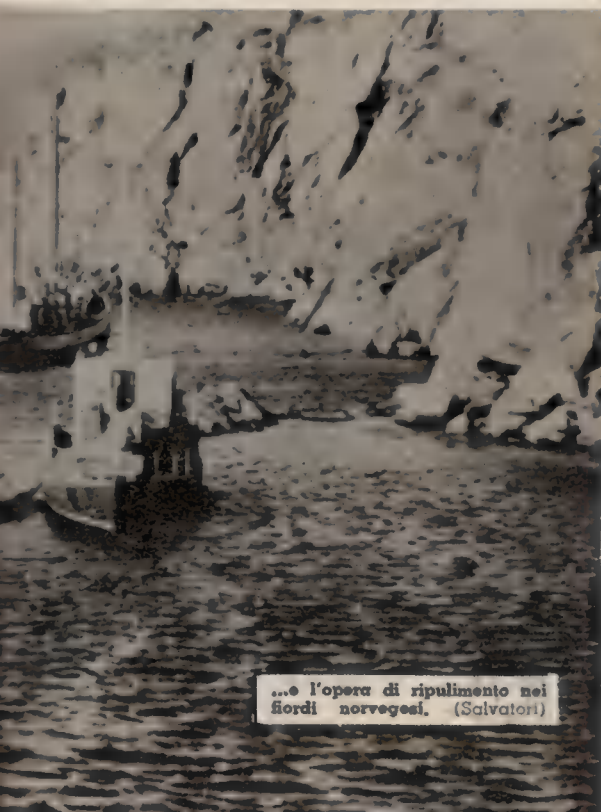
Sono — lo abbiamo detto e lo ripetiamo —



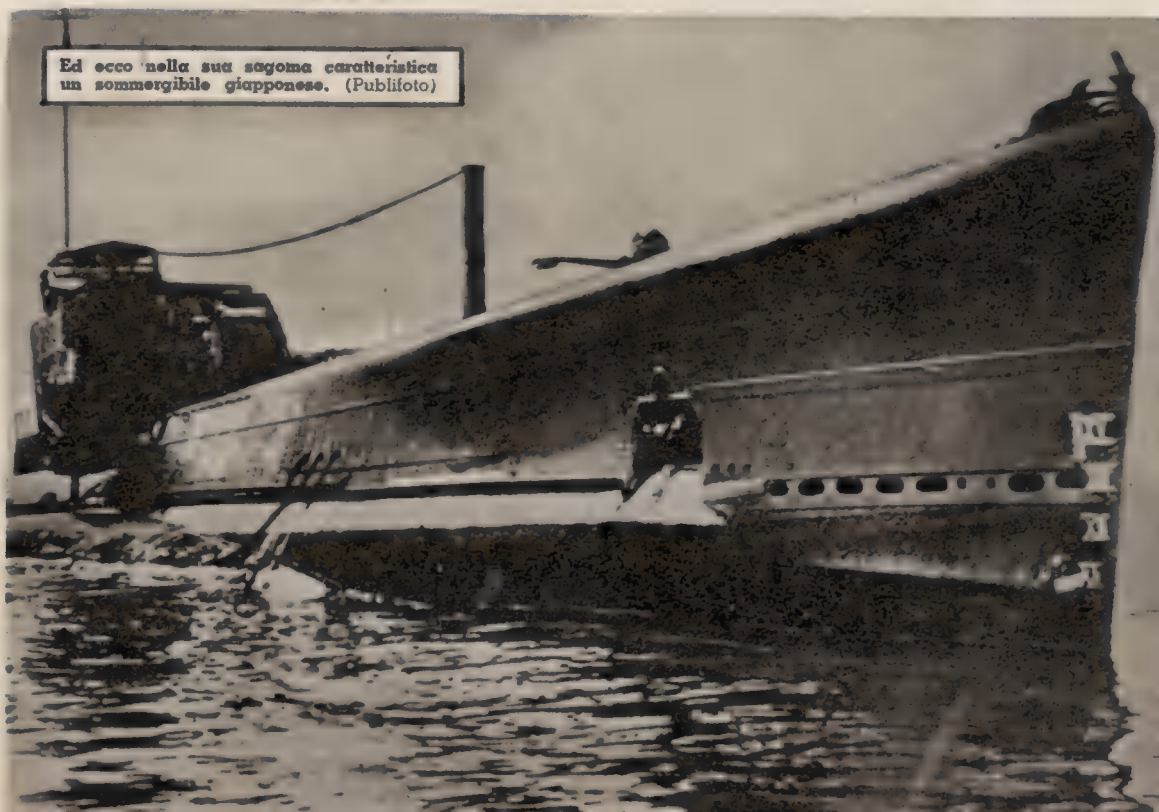
Il comandante di un sommergibile raggiunge la sua unità. (Publifoto)



Contro l'insidia navale: la sfilata dei dragamine...



...e l'opera di ripulimento nei fiordi norvegesi. (Salvatori)



Ed ecco nella sua sagoma caratteristica un sommergibile giapponese. (Publifoto)

cifre semplicemente indicative. La guerra ha mutato i bisogni e le posizioni, ma ciò non toglie che le cifre, e i fatti che ne derivano, conservino il loro interesse. Per quanto riguarda gli avvenimenti in corso, esso è reso più vivo dagli avvenimenti di Oriente. Ce ne siamo occupati abbastanza diffusamente perché le premesse ai fatti che si sono in seguito verificati, possano sembrare sufficienti.

Lo svolgimento più attuale che si ha, è quello della occupazione, da parte del Giappone, dell'isolotto di Lou Cian Tao, che serviva finora di stazione estiva per la flotta britannica dei mari d'Oriente, e l'altro della riapertura, da parte dell'Inghilterra, della strada birmana. Al primo avvenimento gli inglesi tolgono ogni importanza. Essi affermano che l'isolotto non era, infine, altro che un luogo di riposo per gli equipaggi. Non vi era che un'osteria ed una officina di riparazioni per le navi, e del resto l'isola non era neanche di proprietà dell'Inghilterra, ma affittata dalla Cina per dieci anni, con la clausola che non dovesse essere usata come base navale per tutta la durata della guerra. Trattandosi di un'isola cinese, il Giappone, che con la Cina si trova in conflitto anche se non vi sia mai stata una dichiarazione di guerra, avrebbe in certo modo il diritto di occuparla, ma ciò non toglie che il fatto costituisca anche un notevole sgarbo per l'Inghilterra con sapore di ammonimento, in quanto anche internazionalmente i diritti del concessionario o affittuario vanno rispettati. Ma la questione non è in ciò: è piuttosto nell'uso che i giapponesi vorranno fare dell'isola in quanto una posizione, che per un paese non ha alcun valore strategico, può assumere uno molto rilevante nelle mani di un altro paese, tanto più se questo sia concorrente.

Ed importanza da questo punto di vista assai maggiore, ha la riapertura della strada birmana. Qui il dispetto che muove l'Inghilterra nella decisione, non è nemmeno mascherato. Si tratta di una decisione presa esclusivamente come ri-

torsione al fatto che il Giappone sia entrato nel Patto Tripartito e si sia conquistate delle posizioni in Indocina, d'accordo con le autorità francesi, che impediscono da quella parte qualsiasi rifornimento alla Cina. Stati Uniti ed Inghilterra, e si può aggiungere anche Australia, partecipi di una serie di conversazioni, se non di un accordo, per il mantenimento dello « status quo » nel Pacifico e cioè delle loro attuali posizioni di privilegio, si sono resi conto che, in definitiva la Cina di Chiang Kai Shek adempie la funzione di mantenere impegnato il Giappone, considerato il nemico potenziale, e volendo quindi esercitare sul Giappone stesso, per interposta persona, una pressione sempre crescente, hanno bisogno di mantenere libera una via di accesso per il rifornimento di armi e munizioni.

Ora la strada birmana è quella che appare più conveniente proprio perché ha inizio nel Golfo di Bengala, è posta cioè al sicuro da ogni minaccia diretta al suo inizio, e potrebbe trovare un ostacolo soltanto nei bombardamenti dall'alto. I giapponesi si preparano ad effettuarli, e certo hanno grandemente facilitato il loro compito dal possesso di Hanoi, base aerea ceduta dalle autorità francesi dell'Indocina. Si tratterà di sapere fino a qual punto i bombardamenti aerei saranno efficaci per distruggere manufatti e ponti, e soprattutto per interrompere il traffico che si compie in maniera del tutto speciale, col sistema delle forniche, che si dividono il carico in una infinita quantità di individui i quali si seguono e si inseguono in una traccia animata.

Non è tanto qui la questione, peraltro, quanto nei riflessi che potrà assumere rispetto agli ulteriori orientamenti delle nazioni, poiché oggi le cose stanno a tal punto, che ci si può domandare se dalla occupazione di un'isola o dall'apertura d'una via, non debba per caso cominciare una nuova guerra o l'estendersi di quella attuale.

NAUTILUS



Bombardamento italiano di Caia: ardono i serbatoi in prossimità del mare. (Salvatori)

POSIZIONI MUTATE NEL MEDITERRANEO FRA OCCIDENTE E ORIENTE

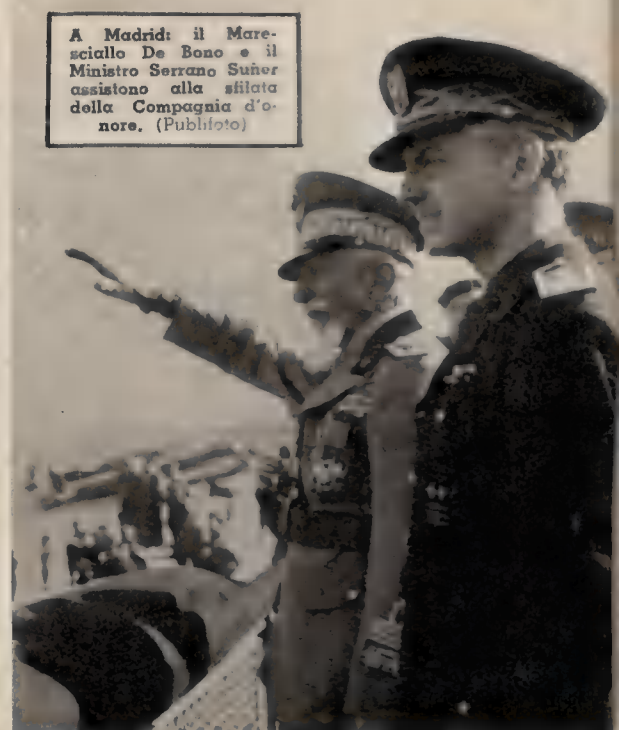
In un certo senso può dirsi che, quanto è avvenuto nel sud est europeo, risponde a quanto si era verificato a nord ovest, e che cioè, anche verso la zona meridionale d'Europa, la Germania sia riuscita a realizzare uno slargamento di fronte. L'assedio, quel terribile assedio economico col quale gli alleati prima, e poi soltanto l'Inghilterra pensavano di pigiare la Germania, trova nella nuova situazione un importante correttivo.

Nell'azione svolta dalle Potenze dell'Asse nei Balcani, si vedono difatti due finalità: quella politica, e l'altra, economico-strategica, che verremo illustrando.

La funzione della Romania in Europa e nei riguardi della Germania, può considerarsi determinata, come forse per nessun'altra nazione, dalla posizione geografica. Risultò ben chiara fin dalla guerra del 1914, che, nel riferire della campagna della nona armata da lui comandata, contro i romeni e i russi nel 1916-1917, il Gen. Falkenhaym, non manca di dare una spiegazione delle ragioni che condussero la Germania ad agire contro il paese danubiano. Esso aveva assunto obblighi di grandi forniture di cereali ma si regolava sulle vicende più o meno favorevoli delle operazioni per

adempiere con maggiore o minore alacrità i suoi impegni. Quando a Bucarest si venne a sapere che pur di aver soddisfazione si era disposti anche ad una offensiva, « la Romania, scrive il Falkenhaym, adempì inizialmente al trattato in modo inappuntabile ed anche in altri campi furono riannodate relazioni d'affari. Ma tutto ciò mutò colla dolorosa sconfitta austro-ungarica, non prevista né prevedibile, causata dall'offensiva di Brussilow nell'estate 1916 in Galizia. Invero, la Romania si attenne ancora alla lettera del trattato per le forniture, ma in modo trascurato e ben presto anche offensivo, ciò perché soprattutto le decisioni dipendevano molto meno dalla libera volontà dei dirigenti, che non da influenze estranee, le quali portarono infine la Romania a combattere contro la Germania ».

E' quanto si è verificato coi governi precedenti a quello attuale del Gen. Antonescu, rispetto alle forniture di petrolio. Potrebbe essere interessante riferire i dati precisi. Ne risulterebbe, che da una produzione massima di 2 milioni di tonnellate annue, si è gradualmente discesi a 6 o 700.000 e che, mentre fino a qualche anno fa, il 55% della produzione petrolifera romena, veniva avviato verso la Germa-



A Madrid: il Maresciallo De Bono e il Ministro Serrano Suñer assistono alla sfilata della Compagnia d'onore. (Pubbiloto)



ma, si aveva, da qualche tempo a questa parte, un calo percentuale nettissimo, mentre nei rimanenti scambi si constatavano incrementi percentuali notevolissimi verso la Turchia, la Grecia, la Palestina e Malta. Gli inglesi non facevano del resto mistero, col fatto stesso che ripetendo a distanza di secoli l'istituzione della Compagnia delle Indie creavano una specie di consorzio per il commercio balcanico, la loro volontà di accaparrarsi tutte le risorse dei mercati usando all'occorrenza come mezzo di coazione la possibilità, di poter privare i vari paesi di quelle materie prime necessarie, di cui l'Inghilterra si ritiene monopolista, o di cui il trasporto avrebbe dovuto effettuarsi su quel mare dominato coi sistemi del controllo a bordo e del sequestro delle merci.

LA SITUAZIONE ROMENA

A complemento a questo suo dominio commerciale, l'Inghilterra poneva poi la convinzione che qualora un mutamento della situazione avesse dovuto verificarsi per una più decisa volontà della Germania di far valere i suoi diritti, questo non poteva verificarsi che con una guerra. E la guerra avrebbe significato distruzione di ricchezze, impossibilità di far agire gli impianti petroliferi, fors'anche, come avvenne nel conflitto mondiale, possibilità di incendiare i pozzi, per modo che, durante alcuni anni, non fossero più in grado di fornire i loro prodotti. Tutto questo non si è verificato. Risolto con l'arbitrato di Vienna il problema dei confini, veniva risolto anche il problema interno di governo e la Romania, come geopoliticamente è fatale, veniva a gravitare verso la Germania.

Con ciò la Germania rispetto alla forniture di grano, di foraggi e di petroli — che se appartengono più specialmente all'elemento logistico, sono anche fine e mezzo della strategia di un paese — la Germania ha ottenuto un indubbio miglioramento della propria situazione,

ed, in certo senso, uno dei successi di maggior rilievo dell'attuale campagna.

Ma i nuovi accordi col Governo romeno del Gen. Antonescu, hanno prodotto conseguenze che, ancor più strettamente, si legano alla situazione militare. Si è verificato che, in relazione con la garanzia assunta a Vienna nei riguardi della Romania e rispondendo ad un desiderio romeno, il Governo germanico abbia inviato, proprio in questi giorni, in Romania, una missione militare col necessario complemento di formazioni armate e con un corredo di stormi da caccia a protezione dei giacimenti di petrolio. Naturalmente la propaganda britannica non ha mancato d'impadronirsi dell'argomento per trarne illazioni arbitrarie quanto infondate. Che cosa poteva desumersene se non l'insinuazione che la presenza di truppe germaniche in Romania dovesse significare la presenza della Germania sul Mar Nero e quindi una minaccia diretta sulla Turchia e, oltre la Turchia, su tutti i territori di oriente e particolarmente su quelli maggiormente ricchi di petrolio? Si è giunti a scrivere che dal rafforzamento delle posizioni tedesche sul Mar Nero, potrebbe sorgere, in altra forma, il problema dei Dardanelli e quindi anche una diversa posizione per il Canale di Suez e per l'Egitto. La politica turca non potrebbe che esserne influenzata, con una minaccia diretta e le posizioni strategiche turche ne avrebbero già un notevole indebolimento. Si è giunti a dire che la mossa che riprenderebbe il vecchio concetto del « Drang nach Osten », e della via Berlino-Bagdad, già fa prevedere lo scopo di giungere in Egitto attraverso la Turchia, la Siria e la Palestina, e che, quindi, da ciò, più che non da una offensiva della Cirenaica, potrebbe derivare un pericolo imprevisto, o per lo meno non sventato a tempo, per le forze britanniche del Mediterraneo. Troppe e diverse congetture per rispondere al vero. Tre considerazioni si impongono:



Forze in servizio dell'Italia: la guardia albanese. (Publifoto)

1) se la consistenza numerica delle forze germaniche è alquanto superiore alla misura delle solite missioni di istruzione, ciò si deve al fatto che anche nell'addestramento militare i criteri sono mutati. Un tempo esso faceva affidamento sugli ufficiali, quale tramite di criteri di impiego ed interpreti di indirizzi strategici. Si tratta ora invece di sperimentare praticamente nuovi mezzi e nuove possibilità, legate in gran parte alla conformazione del terreno e allo sviluppo stradale, e quindi di agire nell'addestramento non già in senso teorico, ma per via di esempio pratico. Si tratta poi di raggiungere i risultati nel più breve tempo possibile.

Questo spiega la presenza, insieme con trenta ufficiali superiori, del Gen. Hansen, che ha comandato l'armata tedesca di occupazione in Olanda e di alcune migliaia di soldati tedeschi giunti parte in ferrovia e parte percorrendo il Danubio.

2) Occorre riferirsi, nell'esprimere un apprezzamento, anche ai bisogni dell'esercito romeno. Bisogna tenere al riguardo conto che la Romania aveva basato la difesa dei propri confini, seguendo l'indirizzo del tempo, su una linea fortificata detta linea di « Re Carol ». Essa non esiste più nella sua funzione di baluardo, in quanto passava precisamente per quei territori di Bessarabia ormai occupati dalla Russia e per quegli altri territori di Transilvania trasferiti all'Ungheria. Proprio in conseguenza l'esercito romeno, si è trovato a perdere d'improvviso le sue basi di appoggio e quindi anche parte del suo potenziale bellico. La crisi è stata peggiorata dall'acquisto di altra cittadinanza degli abitanti delle zone cedute e dall'epurazione dei quadri, come effetto dell'attuazione di una nuova politica. L'esercito romeno contava in tempo di pace, 22 divisioni di fanteria, tre divisioni di cavalleria, quattro brigate di cacciatori e una divisione di guardie di frontiera e si calcolava che potessero mobilitarsi 2 milioni di individui in rapporto ad una popolazione che si trova diminuita di almeno 6 milioni di individui. Non è tuttavia questo che possa contar molto, poiché le disponibilità di armi e servizi, non avrebbe consentito una forza sotto le armi superiore al milione.

Ed è proprio nel rifornimento di mezzi moderni che l'aiuto della Germania dovrà farsi sentire, poichè, se l'armamento individuale della fanteria non lasciava a desiderare, fino a qualche mese fa in Romania gli anticarro non esistevano ancora e quanto ai carri servivano appena per un reggimento, mentre l'artiglieria contraerea era pressochè inesistente. Quanto all'aviazione essa non disponeva che di pochi apparecchi di tipo disparato e di modelli antiquati. Soltanto nel 1939 si era cercato di riparare a tale deficienza potendosi quindi contare su circa 300 apparecchi nuovi.

Privata della Linea Carol, la Romania non presenta davvero condizioni ideali per la propria difesa. Gli sbarramenti montani occupano non già la periferia ma l'interno della nazione. I Carpazi e le Alpi Transilvaniche finiscono col riunirsi al nord di Bucarest e, formando un angolo di 45 gradi circa, dividono il paese in tre grandi regioni, che assai difficilmente comunicano fra di loro. Per passare dalla Moldavia alla Valacchia, bisogna fare un grande giro e quanto alla Transilvania essa appare ancora oggi, nella parte rimasta alla Romania, staccata dal resto del Paese. Anche le due difese naturali rispettivamente dalla parte della Bulgaria e della Russia, il Danubio e il Dniester, hanno perduto molto della propria funzione difensiva. La rete ferroviaria è d'altra parte insufficiente. Vi sono soltanto due linee

principali, quella cioè che collega Costanza e Bucarest all'Ungheria per le Porte di Ferro, e l'altra che, partendo da Bucarest, attraversa la Transilvania fino al confine ungherese e per il resto non vi sono che tronchi per lo più ad un solo binario. Si spiega che in tali condizioni, la Romania abbia invocato, per sua tranquillità, nel dilagare degli appetiti intorno alle sue ricchezze, una sufficiente difesa.

3) Non sarebbe facile, anche per chi effettivamente ne avesse la volontà, di procedere militarmente oltre la Romania verso altri obiettivi. Costituirebbe difatti una base di operazioni troppo lontana la quale per risultare efficiente avrebbe bisogno di una organizzazione che non si può compiere se non a lunga scadenza. Le distanze contano del resto anche esse per qualche cosa e solo che si vogliano considerare i punti vulnerabili della prospiciente zona turca ed araba si avrebbe che, dalla frontiera bulgara ad Aleppo, non vi sono meno di mille chilometri, da Aleppo a Caifa buoni 500, e le strade sono tutt'altro che in condizioni di praticabilità. Inoltre la linea di Cialgia, che copre Istanbul, e di conseguenza la Palestina, conserva tutta la sua forza, mentre la frontiera della Turchia asiatica è protetta anch'essa da una catena selvaggia di monti.

Mediterraneo, quello proprio in cui hanno con l'asserragliarsi le formazioni navali, e secondo è stato accennato in modo più che sufficiente dal redattore navale.

Quanto alla consistenza delle forze militari di terra, si può ricordare che gli effettivi di pace, ammontanti a circa 90.000 uomini, sono raggruppati in cinque corpi d'armata, quattordici divisioni di artiglieria, una divisione di cavalleria, e corrispondenti unità di riserva. Il numero dei mobilitati si eleva a circa 600.000, ma le disponibilità in armamento ed equipaggiamento, non consentono di mobilitarne più di 350.000. I carri, fino a qualche tempo fa, difettavano del tutto e le forze aeree raggiungevano appena un centinaio di apparecchi di prima linea. Le ricchezze minerarie del sottosuolo, che tanta connessione hanno col potenziale militare, sono notevoli in ferro, pirite, lignite, bauxite, cromo, nickel e piombo, ma l'estrazione è ancora in uno stadio primitivo. L'industria è comunque abbastanza progredita con circa 21-22 mila stabilimenti, senza che essa abbia potuto tuttavia svilupparsi in una grossa siderurgia, pur nel bisogno di navi di una marina che peraltro fa assegnamento particolarmente su unità di cabotaggio. Vi sono 17.000 chilometri di strade in assai mediocri condizioni, e le ferrovie sviluppano in totale 2.070 chilometri, di cui

Nei mari contesi: preparazione tedesca all'azione. (Bruni)



Sono tutte ragioni concorrenti a placare ogni preoccupazione, e che di per se stesse sventano le speculazioni di cui la propaganda britannica ha cercato di servirsi per spingere, a reazioni che non sono venute nè verranno, la Russia, la Turchia e la Grecia.

LA SITUAZIONE GRECA

Rispetto alla Grecia, non sarà inopportuno aggiungere qualche considerazione che precinda del tutto dalle situazioni politiche.

La Grecia trae il suo interesse militare dalla situazione geografica e non tanto per quanto riguarda possibili operazioni di terra, quanto per la funzione marittima che potrebbero adempiere le profonde insenature dei suoi golfi e dei suoi stretti. La penisola sposta notevolmente verso oriente l'influenza marittima europea, offre cioè la possibilità di più agevolmente dominare il tratto estremo orientale del



1.500 a scartamento normale e 1.200 ridotto. La Grecia possiede anche una piccola flotta da guerra, costituita dalla corazzata «Averof» rimodernata nel 1927 e non ancora fuori servizio, di dodici caccia fra le 1000 e le 1500 tonn., di tredici torpediniere e di sei sommergibili, oltre un certo numero di posamine, dragamine e motoscafi. Quale unica base navale, vi è quella di Salamina. La conformazione del terreno rappresenta per la Grecia la miglior difesa. In fondo non è che un massiccio montagnoso, con una zona di maggior sensibilità sulla costa occidentale, costituita dalla Macedonia e dalla Tracia, comprendenti, in fondo alla profonda baia, quel porto di Salonicco, celebre per l'infausta spedizione degli alleati. Salvo quindi che in questa zona, lo impiego di formazioni meccaniche, anche con le più recenti applicazioni della tecnica, riuscirebbe difficile, e d'altra parte alla frontiera con la Bulgaria la catena di montagne tra il Vardo e la Maritza, lungo la quale corre il confine, costituisce anch'essa una ottima difesa.

ALL'ALTRO ESTREMO MEDITERRANEO

Si vuole che quella della Romania e della Grecia siano le due situazioni maggiormente sensibili nel Prossimo Oriente, anche perché verso quest'ultima nazione sono ancora in campo le rivendicazioni territoriali bulgare, la cui realizzazione pone l'interrogativo di quale sarebbe l'atteggiamento della Turchia in difesa della stessa Grecia ed anche di se stessa, vedendo nell'approssimarsi della Bulgaria ai propri confini, una minaccia. Non è davvero il caso di raccogliere la serie delle dicerie e delle insinuazioni che corrono anche a questo proposito. La situazione balcanica, considerata in blocco come in dettaglio, offre certamente possibilità strategiche di prim'ordine nei rapporti di una penetrazione nel Prossimo Oriente. Ma da ciò a voler attribuire ad ogni mutamento delle situazioni relative fra i vari Paesi, lo sviluppo di un piano che dovrebbe condurre verso l'Iran per impadronirsi dei campi petroliferi di Kirkuk e di Mossul o ver-

so l'Irak, per diventare padroni dell'orodotto che scarica il petrolio in Palestina o addirittura verso l'India conquistabile dal nord non meno che per le vie costiere, ci corre.

E per completare l'esame generale delle mutate situazioni, passeremo all'altro estremo del Mediterraneo, e cioè alla Spagna. E' questo un argomento che merita maggior sviluppo e solo diremo che non si può fare a meno di considerare, in rapporto alla resistenza di Gibilterra, anche la posizione che politicamente assumerà la Spagna. Sarà una posizione di partecipazione alla guerra? I viaggi compiuti a Berlino e a Roma e le lunghe soste di Serrano Suñer, hanno posto il quesito con maggiore immediatezza, ma in generale tutte le informazioni han finito col concordare che, se anche la tentazione di un intervento diretto per la Spagna è grande, non vi sarebbe ancora ragione di modificare il proprio atteggiamento.

La situazione sull'estremo occidentale del Mediterraneo è notevolmente più complessa di quanto non vorrebbero fare apparire i semplicisti della politica e della strategia. E' cioè una situazione legata a quella che sarà la posizione che dovrà prendere la Spagna rispetto alla nuova sistemazione dell'Europa, con ridistribuzione di terre e di funzioni. Si domanda dal punto di vista militare, se Gibilterra, postremo punto di resistenza inglese è conquistabile? Si risponde che lo è, poichè se un pugno di uomini appostato sulla roccia a strapiombo, può tenere in scacco forze anche molto notevoli che vogliano attraversare la stretta lingua di terra oggi fortificata che lega lo scoglio di Gibilterra alla zona spagnola, bisognerebbe anche che questo pugno di uomini fosse approvvigionato e sostituito ed, inoltre la tecnica ha creato strumenti nuovi di guerra, in confronto dei quali non si sa quale sarebbe la resistenza della rocca e soprattutto non si sa quale sarebbe l'efficacia delle sue difese e, comunque, la possibilità che, nei due porti di cui Gibilterra dispone, possano trattenersi quelle formazioni navali che in realtà costituiscono la vera potenza della piazzaforte come difesa mobile. Naturalmente l'impiego di nuovi mezzi pone anche nuovi problemi tattici che non è davvero qui il caso di discutere.

E' piuttosto sulla situazione generale che si porta l'attenzione per trarre dai mutamenti in essa intervenuti, la convinzione che, ancora una volta la condizione delle Potenze dell'Asse è grandemente migliorata.

NEMO

Sotto la rocca di Gibilterra: l'uscita verso l'Atlantico di una nave di linea, scortata da caccia.





PROIETTILI UMANI

Con questo titolo furono designati i combattenti giapponesi di Porto Arturo, durante la guerra fra il Giappone e la Russia. I nuovi soldati giapponesi non sono indegni della tradizione, ed ecco alcuni aspetti della lotta in Cina « dei più recenti avvenimenti: 1) La colomba posata sul fucile non è quella della pace ma un fedele portamessaggi; 2) A Ghungking è passata la furia aerea; 3) Dopo i grandi combattimenti in Cina si rende onore ai morti; 4) Un fiume passato a guado; 5) Manifestazioni antibritanniche (nel cartello: abbasso l'Inghilterra); 6) Per mantenersi in forma: esercitazioni ginnastiche di reparti d'assalto nella Cina del sud; 8) Durante l'avanzata nello Chansi (Publifoto).



4



5



6



7

L'ECONOMIA DEL MEDITERRANEO

Quel mirabile specchio di acqua che bagna le terre della perenne rinascite civiltà di Roma; che fu e sarà culla di ogni forma eletta di vita individuale e sociale; quale significato assume nel sistema economico odierno?

Può dirsi, che esso fu centro di produzione e di smistamento di tutta l'economia mondiale fin quasi alla fine del sec. XIII; quando l'ordinamento sociale e produttivo feudale, nato dal fecondo connubio di elementi germanici con la struttura giuridica e la tradizione romana, dominava di sé tutta l'Europa civilizzata del tempo. Il mondo di allora era in funzione strettamente mediterranea: i traffici e le produzioni continentali erano trascurabili. Quelli oceanici non esistevano o si limitavano a pochi trasporti costieri e di cabotaggio. Le potenze oceaniche erano ancora dormienti e tutta la vita era subordinata alla vicenda storico-politica del mirabile bacino.

Ma con lo spostamento dell'asse dei traffici verso l'Atlantico dopo il 1453 e, successivamente, con lo sviluppo della tecnica navigatoria a lungo raggio; con l'affermarsi delle correnti mercantili marittime a carattere tipicamente coloniale, cioè oceaniche; con il predominio conquistato dalle dottrine mercantiliste, che furono la creazione ideologica aggressiva dei paesi atlantici e imperiali — e che furono negare ai paesi mediterranei — quel predominio nettamente svanì.

Il valore di posizione geografica di alcuni punti cruciali del mare interno, quale risulta dalla vicenda storica che segnò la prepotente conquista delle *places de sûreté* a vantaggio della marineria di S. M. Britannica, segna le fasi di sviluppo e di valutazione del bacino mediterraneo, come necessario elemento di appoggio ai navigatori. Ma fino al 1869, fino al taglio dell'Istmo di Suez, ideato, studiato e predisposto da italiani, il bacino mediterraneo è un lago chiuso, che vive di luce riflessa da parte del « great commerce », quello atlantico e coloniale, teorizzato dagli storici e dagli economisti inglesi come l'unica vera e grande fonte di potenza mondiale e di prosperità imperiale.

Con il taglio dell'Istmo, il Mediterraneo riprende la sua netta e precisa funzione di *via di transito* verso l'Oriente e l'Africa indiana. Ma anche da questo aspetto la sua attrezzatura risulta obiettivamente parlando, assai deficiente. Basta rilevare che in tutto il bacino non esiste un solo porto-emporio con capacità di lavorazione e trasformazione di grandi masse di materie prime. Mentre a far centro a Brusselle, entro un raggio di appena 300 km. esistono i porti di Londra, Anversa, Amsterdam, Rotterdam, Le Havre, i quali rappresentano i punti di smistamento e di prima lavorazione delle principali materie prime mondiali; e, poco oltre, c'è Amburgo e Brema, non certo secondari agli altri come attrezzature e capacità lavorativa potenziale.

Questa situazione di cose trova la sua origine in fattori lontani nel tempo. La storia è lunga ma deve essere ricordata, specie ora che tutti i grandi e vecchi conti sono venuti alla loro liquidazione: e, noi italiani, stiamo reglando le molte « partite » in sospenso.

Ha origine dagli atti di navigazione che furono attuati costantemente, sia dagli Stuardi che dal Cromwell per la Gran Bretagna (due concezioni in violento contrasto, ma dominate dai medesimi essenziali interessi!). Ha origine dal traffico oceanico di rifornimento delle regioni del Nord europeo che ha preceduto, per fortunate situazioni geologiche, le regioni mediterranee nello sviluppo indus-

triale. Trae ragione da un complesso di istituzioni: banche, commissionari assicurazioni, compagnie di navigazione; le quali si svilupparono, prima che da noi, appunto per quelle correnti di traffico, obbligato, che avevano forzata origine e fine, a Londra e, in genere, nel mare del Nord.

Queste diverse concause avevano, finora, attribuito al Mediterraneo la funzione di « via-transitaria » senza scali, anzi che di centro autonomo di lavorazione, oppure di luogo di smistamento delle correnti del traffico che si svolgono in esso. Ma v'è di più: la predominanza mondiale degli interessi anglosassoni, legati al mantenimento di questa soggezione economica del bacino alle esigenze del « great commerce », aveva impedito finora persino la formazione di adeguati empori di servizio per i 30 milioni di tonnellate annue che transitano per il Canale di Suez.

Il Mediterraneo era un bacino nel quale non occorre fare scalo: le navi transitarie passavano, munite, praticamente, di ogni fabbisogno per le loro esigenze. Le poche « provveditorie » navali che ancora sussistevano, si limitavano a un modesto servizio di rifornimento di prodotti freschi per gli equipaggi. Il resto, il grosso della spesa, era già fatto altrove, oppure era appoggiato ai porti ove esistevano le medesime ditte del Nord e le loro dirette filiazioni.

Questa situazione di soggezione e di subordinazione dall'aspetto transitorio, trovava adeguato riscontro anche nella essenziale povertà economica del bacino, nei riguardi delle virtuali produzioni delle materie prime fondamentali, che dominano la attuale fase di civiltà. Alcune cifre servono a dare l'ordine di grandezza di tale fatto.

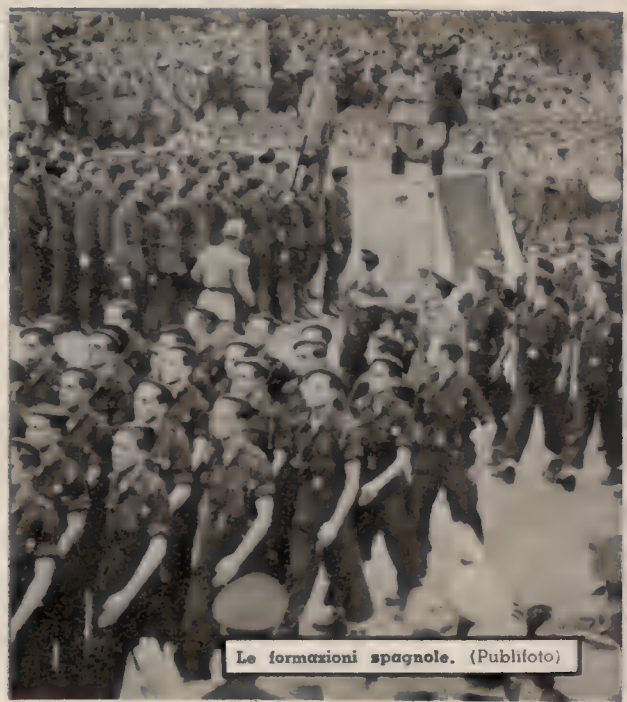
La popolazione effettiva gravitante nel bacino può valutarsi a circa 210 milioni di unità. Essa ha un vario tenore di vita che rappresenta — dall'aspetto dei consumi — la varia gamma delle forme di convivenza e di civiltà che vi sono rappresentate.

Il bilancio alimentare del bacino, particolarmente favorito dal clima mirabilmente vario ed equilibrato, è favorevole. In esso si producono alte quote dei quantitativi mondiali delle derrate essenziali all'alimentazione umana: il 24% dei cereali; il 21% dell'orzo; il 21% delle bietole da zucchero. E' scarso, invece, il rapporto in ordine ai cereali più tipicamente nordici oppure orientali: 4% della segala; 12% della avena; 2% del riso; 9% del mais.

Tiene il primato nella produzione delle derrate originarie e caratteristiche delle nostre coste: il vino (81% della produzione mondiale); olio di oliva (99%). Seguono, a distanza, i bozzoli (8%).

Per le fibre tessili la produzione della lana (circa 145 mila tonn.) è appena sufficiente al fabbisogno globale; ma, dall'aspetto delle qualità si rendono indispensabili molti scambi con altre provenienze (australiane e sudafricane). Invece manca il cotone, nonostante il notevole centro produttivo costituito dall'Egitto. Nel migliore dei casi, e a prescindere dalle qualità necessarie di provenienza da altri mercati lontani, si arriva appena a coprire i tre quarti del fabbisogno annuo.

La deficienza più assoluta esiste, invece, nelle sorgenti di energia: manca, nella zona normalmente gravitante nel bacino, quasi totalmente, il carbone e, per il petrolio, si sono effettuate le due grandi opere, con gli oleodotti di Caifa e Tripoli di Siria, i quali obbedivano a precisi e tassativi interessi anglo-francesi, e che, comunque, deviano da contra-



Le formazioni spagnole. (Publifoto)

de lontane dal bacino la ricchezza graveolente del mazut.

Per le altre ricchezze di carattere metallico e minerario, le percentuali, rispetto alle produzioni mondiali, sono date dalle seguenti cifre: rame 7.5%; carbone 5%; antracite 3%; minerali di ferro 38%; piombo 13%; argento 5%. Vi sono monopoli di fatto, fino a ieri almeno non ancora scalfiti da una potenziale concorrenza americana, per quanto riguarda il mercurio (italo-spagnuolo), lo zolfo (italiano). Vi sono giacimenti importanti di fosfati naturali (algerini ed egiziani), i quali possono rappresentare un coefficiente di sviluppo e di potenziamento della agricoltura locale. Ma, come vedesi, il quadro delle *virtualità economiche* non è estremamente roseo.

Può dirsi, in conclusione, che non esista, in fatto, una anche lontana possibilità teorica per la realizzazione di una ipotetica autarchia intermediterranea. Le cifre riassuntive del commercio estero degli Stati indipendenti per la parte gravitante nel bacino, erano di circa 48 miliardi di lire alla importazione contro circa 40 miliardi alla esportazione. Il saldo deficitario di circa il 20% era dato dalle partite compensative, di carattere finanziario (investimenti) e di scambio di servizi (turismo, noli ecc.) che alcuni paesi mediterranei facevano a vantaggio di altre nazioni ed erano pagati, da queste, in merci.

Tale era la virtualità economica. Ma la potenzialità delle produzioni è enormemente maggiore. Si pensi alle disponibilità geologiche e



L'Europa giovane di oggi « di domani dinanzi al Duce: Sfila la gioventù del Littorio. (Luce)



La gioventù di Hitler al suo arrivo a Padova. (Luce)



Gli ungheresi ed i bulgari a Roma. (Publifoto)



La gioventù romana. (Publifoto)

minerarie della Turchia, della Jugoslavia, della Spagna e, in genere della Africa mediterranea (purtroppo nella zona ancora non italiana!). Si pensi alle possibilità produttive agrarie di quasi tutte le zone rivierasche del mare chiuso, le quali permettono un larghissimo margine di realizzazione, come hanno dimostrato i risultati conseguiti in Italia con la bonifica integrale e la battaglia del grano. Si potrà facilmente comprendere, così, la impo-
nenza di riserve latenti, immediate, che esistono a disposizione della popolazione gravitante nel bacino.

Essa rappresenta circa il 10% della totale umana specie; si addensa sulle terre mediterranee con una densità di circa due volte e mezzo quella media mondiale; e, costituisce, indubbiamente, come i millenni di civiltà stanno a dimostrare una illimitata riserva di energie umane, ideali, costruttive, espansive, che non trovano riscontro in nessuna altra regione del mondo.

In questa situazione di fatto, quale è la posizione tenuta fin qui dall'Italia, chiusa entro questo bacino, al quale manca un'ampiezza di respiro oceanico, mentre esso è indispensabile a tutti i popoli veramente energetici e imperiali?

La ricognizione delle correnti mercantili e marittime italiane, in poche cifre, dà la precisa sensazione che l'Italia si trovava a vivere nel Mediterraneo come in un « carcere », i cui chiavistelli sono in mano nemica: Gibilterra, Suez, Dardanelli. Nel 1938, l'84% dei nostri rifornimenti dall'estero ci pervennero per mare,

di cui il 66% via Gibilterra, il 5% via Suez, il 4% via Dardanelli. Soltanto il 9% circa ebbe origine mediterranea, fuori da quei valichi obbligati. Per via dei transiti alpini ci pervennero soltanto il 16% dei nostri rifornimenti. Salvo lievi spostamenti non decisivi, questa situazione si mantenne pressoché invariata da quella che era — retaggio storico! — nel periodo prebellico (1911).

Questa situazione si aggrava se viene indagata anche la composizione qualitativa dei diversi traffici marittimi che rappresentano oltre i quattro quinti dei nostri rifornimenti. L'85% circa di alimenti, via mare, ci perveniva da paesi che debbono passare per quei tre valichi marittimi. La medesima sorte toccava al 75% delle materie tessili; al 58% dei metalli e macchine; al 99% del carbone; al 93% degli olii minerali e loro residui (benzina, petrolio); al 49% del legname.

L'ordine di grandezza percentuale della dipendenza dell'economia italiana dai traffici extra mediterranei ed oceanici, come vedesi, era notevolmente maggiore di quello che vedemmo esistere per l'economia mediterranea in genere. Questo fatto si spiega con ragioni geografiche: l'Italia è l'unico paese mediterraneo, ad altissima civiltà, ad elevato tenore di vita, il quale sia concluso in esso, senza sbocchi in mare grande: quindi, la subordinazione del suo sviluppo vitale produttivo a quelle correnti oceaniche, specie atlantiche (le correnti del Pacifico sono dell'avvenire, anche se prossimo!); era più grave e, diremmo, in un grado

di insopportabilità, rispetto a quanto accadeva per gli altri paesi corrvieraschi.

Quale la conclusione?

L'accelerazione dei tempi storici nella quale viviamo, ha reso attuali e fluidi, e in via di soluzione, molti problemi storico-politico-geografici che sembravano cristallizzati su posizioni ormai secolari. Non senza profonda significazione, sia in Italia, sia in Germania, da tempo, per volere di uomini geniali e lungimiranti, l'economia nazionale si è organizzata, consapevolmente, su schemi e con istituzioni che furono dette, giustamente, di « neo-mercantilismo ». Poiché fu appunto il mercantilismo tradizionale, durissimamente imperialista e interventzionalista, che creò le basi sostanziali — nei secoli XVII e XVIII e anche nel passato centennio, nonostante le apparenze liberistiche! — della potenza economica degli imperi attuali, ormai in declino.

Soltanto l'Italia e la Germania, per ragioni storiche ben note, non vissero, allora, quella vicenda che vivono oggi, nella pienezza dei tempi. Ebbene: quella concezione di vita, quella forma di ordinamento, quella opulenza di commerci e di produzioni, fu acquisita soltanto dai Paesi oceanici, aventi sbocco adeguato e diretto sul mare grande oceanico. Ma i tempi sono, finalmente, maturi, perché anche all'Italia sia assicurato un grande e sufficiente sbocco oceanico, oltre e fuori il chiuso Mediterraneo.

FRANCESCO SPINEDI

Bombe sull'Inghilterra: l'azione su una fabbrica di motori ■ Rochester (Publifoto)



reazione di provenienza dei segnali emessi dalla stazione trasmittente. Il sistema è capace di far seguire la rotta con precisione maggiore di quella ottenibile in qualsiasi altro modo con il solo pilota automatico anche in pieno giorno. E' così possibile navigare anche in condizioni di scarsa visibilità. Qualora la località sulla quale l'aeroplano è diretto non possieda stazione adatta radiotrasmittente — e questo è il caso normale in guerra, chè nessuno ha la compiacenza di aiutare l'aereo nemico a trovare il bersaglio — è possibile sfruttare i segnali emessi da altro trasmettitore lontano posto in località diversa amica (si pensi alla vicinanza delle basi germaniche dalle coste inglesi) orientando semplicemente in maniera opportuna il telaio del radiogoniometro.

Un apposito grafico disegnato su di un foglio trasparente e sovrapposto alla carta di navigazione permette al pilota di determinare im-

I misfatti della RAF: abitazioni civili colpite nel Baden. (Salvatori)



CONTRO IL GENERALE INVERNO

Quanto si riferisce al «fattore tempo» in senso meteorologico è stato accennato in un precedente articolo. Aggiungeremo alcune indicazioni tecniche che ci confermano come i lugubri profeti preoccupati per l'arrivo imminente del «Generale Inverno» che avanza come uno spettro sinistro sui campi di battaglia, armato di folgori e di tempeste con ampie riserve logistiche di piogge, nevi e nebbia, non meritano alcun credito.

Molti vecchi luoghi comuni sono stati ora distrutti e relegati nell'archivio delle assurdità dall'iniziativa di audaci condottieri i quali non hanno riconosciuto l'esistenza di una ipotetica disposizione per cui le guerre possano essere vinte soltanto d'estate. Le nevi e le gelide temperature della Norvegia non hanno impedito il buon esito di quella campagna.

Non si deve credere che la stagione invernale costituisca per definizione un arresto nelle operazioni o una tregua forzata. In mare si naviga ugualmente, e il sudario di nebbie autunnali che già ricopre l'Inghilterra non impedisce all'aviazione germanica di colpire con immutata frequenza gli obiettivi. Considerando infine che soltanto ora comincia in Africa la stagione più propizia alle imprese militari, bisogna convincersi che il sinistro generale — se pur sempre temibile — non è necessariamente alleato di una sola parte, tanto meno se questa soltanto da lui attende passivamente un valido soccorso.

Ad ogni modo per combatterlo efficacemente è stata mobilitata la scienza: i tecnici hanno studiato geniali metodi per attrezzare le macchine da guerra a buona difesa contro le intemperie. E si sono ottenuti risultati meravigliosi, specialmente per ottenere una completa possibilità d'azione dell'arma aerea che si è assunta, da parte nostra, il ruolo di attrice principale in questa lotta gigantesca. L'opera dell'aviazione costituisce oggi, infatti, premessa necessaria a imprese decisive. Orbene, una cosa è certa: contrariamente a quanto qualcuno credeva il tristo «generale inverno» non può riuscire a imporre soste nello sviluppo della formidabile azione aerea dell'Italia e della Germania. Questa verità ha per corollario che il nemico non potrà trarre ulteriori energie dalle fonti sempre più inaridite delle sue industrie, e se pur tentasse con disperato accanimento di allontanare

la tragica agonia del suo destino non riuscirebbe mai a riprendersi dal marasma che prostra il suo organismo debilitato.

CONTRO LA NEBBIA E LE TENEBRE

Poichè dunque è l'implacabile continuità della guerra aerea che costituisce fattore essenziale della vittoria esaminiamo qui principalmente alcuni interessanti e nuovi studi della scienza bellica per rendere immuni le armi del cielo dalle insidie della cattiva stagione.

Nei mesi precedenti la propaganda britannica tonificava gli ascoltatori affermando che le brume autunnali avrebbero costituito una specie di magico schermo difensivo contro le incursioni aeree. Propaganda ingenua e assurda in quanto furono proprio alcuni tecnici inglesi che si vantavano poco prima della guerra di avere risolto il problema del volo cieco nella nebbia. Soluzione teorica, probabilmente, che quella pratica è stata applicata dai Tedeschi.

I profani non si rendono ben conto della possibilità, per un velivolo, di seguire con precisione una rotta prefissata di notte o nella nebbia, raggiungendo poi esattamente la destinazione e quindi il campo di base. E' la radio che rende possibile il volo cieco; ma questo si è perfezionato con il pilotaggio automatico radiocomandato anche su rotte lungo le quali non esistano impianti di radiofari o stazioni trasmettenti. Un nuovo dispositivo, il *radio-pilota*, costituisce una magnifica applicazione della radio ai sistemi di pilotaggio automatico già in uso, fondati sull'impiego di giroscopi collegati a servomotori e connessi ai comandi meccanici di quota e di direzione.

La nostra rivista «L'Ingegnere» dà una diffusa descrizione di questo sistema. Un radiogoniometro a telaio girevole installato sull'aeroplano e sintonizzato su di una stazione trasmittente terrestre fornisce ad un indicatore di direzione, dei tipi normalmente in uso per la navigazione con radiofaro, l'indicazione della rotta prescelta. Ogni deviazione di questa è registrata dall'indicatore che, attraverso un sensibile relé, aziona il pilota giroscopico automatico. In tal modo il velivolo segue automaticamente la rotta radiogoniometrica determinata dalla di-

mediatamente la esatta orientazione da darsi all'aereo a telaio del radiogoniometro per dirigersi sulla località prescelta, sfruttando i segnali emessi da un trasmettitore funzionante in altra località. Con un ingegnoso sistema si può eliminare persino l'incertezza del senso di volo: anche se la prua del velivolo fosse per caso diretta in senso contrario alla rotta da seguire, alla prima deviazione occidentale l'aeroplano inizia una graduale rotazione di 180 gradi sino a riprendere il senso giusto di rotta.

Abbiamo accennato ad uno dei più perfetti tra i vari sistemi che consentono la navigazione cieca. Non bisogna dunque meravigliarsi allorchè si apprende dai resoconti di guerra che, *malgrado la nebbia*, i velivoli tedeschi hanno centrato gli obiettivi prescelti sulla capitale inglese. Segno evidente di una perfetta preparazione tecnica.

Il primo atterraggio cieco avvenne il 5 settembre 1931, e da allora molto si è progredito

Un tipo di impianto per rendere possibile il ritorno dall'apparecchio alla base è costituito da un indicatore di rotta azionato da un radiofaro con una portata di almeno 30 km. a 1000 metri di altezza, da un indicatore di linea di discesa, da avvisatori che segnalano con una nota chiara e sicura, da fari ottici che agevolano nei limiti del possibile la radioguida.

DEPOSITI DI GHIACCIO SUGLI AEREI

La recente sostituzione del capo delle forze aeree britanniche è stata motivata, tra l'altro, dall'accusa che il comandante uscente non aveva preveduto e provveduto per ridurre al minimo le conseguenze pericolose dei depositi di ghiaccio sui velivoli. Crediamo che il successore non potrà far molto: se deve soltanto ora iniziare studi del genere i risultati pratici non potrebbero ottenersi prima della fine del pros-

seguenza, nel caso di un aeroplano che voli in una nuvola alla temperatura di 4 gradi sotto zero, i 4/79 di ogni goccia urtata si trasformano in ghiaccio. Il residuo scorre sulla superficie in moto e diviene poi ghiaccio in un tempo più o meno breve.

In definitiva si possono verificare i seguenti fenomeni pericolosi per la navigazione. Se l'aereo, discende da una zona di bassa temperatura ed incontra uno strato di aria umida, il vapore atmosferico si deposita sulla superficie in forma di brina: nessun effetto sulle condizioni del volo, ma notevoli disturbi si manifestano per la visibilità ed a causa di depositi sull'antenna radio. Traversando nuvole a temperatura molto bassa e rompendosi all'urto l'equilibrio delle goccioline, si forma un deposito di cristalli minutissimi di color bianco opaco sul bordo di attacco delle ali e sulla parte anteriore dei montanti e dei fili. Un tale deposito non costituisce

rimedio radicale contro questo grave pericolo; tuttavia sono stati adottati provvedimenti, nei limiti delle possibilità. Ma tali provvedimenti costituiscono un segreto assoluto. Citiamo qualche suggerimento fornito dai tecnici. Per togliere il ghiaccio dal parabrezza dei piloti si è pensato a riscaldare il vetro; ma un tale sistema comporta il dispendio di una grande quantità di calore sia che si effettui dall'interno (a causa dello spessore di vetro da traversare) sia che si effettui dall'esterno per le perdite nell'atmosfera).

Si è anche parlato di un violento efflusso di gas prodotti dalla combustione di polvere esplosiva mediante dispositivi situati nella parte prodiera allo scopo di produrre correnti calde che impediscano un'eccessiva formazione di ghiaccio. Ma sul valore pratico di tale sistema non si ha alcuna notizia sicura. Vi è un solo fatto conclusivo da tener presente su questo argomento: gli Inglesi molto hanno discusso senza nulla concludere, i Tedeschi non hanno parlato affatto ma hanno dimostrato nel passato inverno e nella campagna di Norvegia che non saranno certo i depositi di ghiaccio a impedire l'implacabile martellamento del territorio nemico.

POSSIBILITA' DI SORPRESE

Churchill, in ogni suo discorso, non trascura di ricordare agli Inglesi che sarebbe ottimismo imbecille cullarsi nell'illusione che l'autunno costituisca davvero un impedimento alle incursioni aeree ed al tentativo di invasione. Già da parecchi giorni la nebbia incombe sui cieli nordici ma si è constatato che la durata degli allarmi a Londra ed in altre città cresce in modo impressionante. Le attuali notti di 15 ore e le cupe giornate brumose sono sempre illuminate, come in una tragica sagra, dalle livide vampe delle esplosioni e degli incendi. Sinchè dura questo diluvio di fuoco dal cielo non si può concepire come qualcuno vorrebbe, un'eventuale ripresa delle energie britanniche che vengono sempre di più annientate. Il « generale Inverno », dunque, è effettivamente un sinistro guerriero; ma non è detto che le sue armi malefiche siano esclusivamente rivolte contro l'Italia e la Germania. Sembra anzi che avvenga proprio il contrario. Le tenebre e la nebbia, infatti, mentre non riescono ad ostacolare l'azione aerea — che è l'elemento principale di questa guerra — favoriscono anche quel fattore eccellente dell'offensiva che è la sorpresa. E' vero che masse formidabili di eserciti schierati su un'ampia fronte — come avvenne nella passata guerra mondiale — incontrano gravi difficoltà a muoversi ed a rifornirsi a temperature glaciali e sotto le burrasche di neve. Ma queste condizioni non si verificano nell'attuale conflitto ed in questo momento. Quello che si doveva fare con gli eserciti è stato fatto saggiamente proprio quando la stagione era più propizia.

Le condizioni meteorologiche, mentre sono avverse ad una manovra in grande stile sul terreno, possono essere favorevoli a nascondere agguati e insidie mortali.

E' prova di incompetenza affermare che le burrasche di mare impediscano le operazioni d'inverno. Chi conosce la Manica sa bene che anche nella buona stagione è ben raro vedere le acque calme per qualche giorno di seguito, ed anzi talvolta i periodi di bonaccia sono frequenti nei mesi invernali.

Senza intenzione di far previsioni sulle future imprese che, com'è ormai noto, vengono decise da pochi uomini che non hanno l'abitudine di confidarsi ad alcuno e colgono sempre di sorpresa i falsi profeti, si può tuttavia essere certi che i Capi della nostra guerra hanno già fatto i conti, e si sono intesi perfettamente anche con il signor « generale Inverno ».

UGO MARALDI



simo anno. In tal caso il « generale Inverno » agirà proprio a completo sfavore di coloro che tanto lo desiderano, in quanto l'aviazione britannica non potrà fare grandi cose nei cieli della Germania e tanto meno affrontare il salto della barriera alpina.

Il pericolo dei depositi di ghiaccio è infatti veramente grave per chi non sia ben preparato ad affrontarlo.

Com'è noto, l'acqua nell'atmosfera esiste allo stato solido (in forma di prismi o piastrelle esagonali di ghiaccio), allo stato liquido (nuvole di gocce d'acqua sferiche) ed allo stato gassoso (vapore). Le particelle liquide esistono anche quando la temperatura scende di parecchi gradi al di sotto dello zero. Questo equilibrio instabile può essere rotto però ad un semplice urto. Si verifica in tal caso questo fenomeno: soltanto 1/79 della goccia surraffreddata per ciascun grado centigrado al di sotto dello zero, si trasforma istantaneamente in ghiaccio. Di con-

un serio pericolo in quanto può essere facilmente staccato e non ha un gran peso, a meno che non avvengano ostruzioni degli orifizi del carburatore (a questo inconveniente si può rimediare). Se l'aeroplano traversa una nuvola composta di gocce d'acqua piuttosto grandi ed a temperatura sufficientemente alta da provocare la solidificazione di una piccola parte soltanto delle gocce e lo scorrimento del residuo che poi si trasformerà in ghiaccio, si forma un deposito di aspetto vetroso che costituisce grave pericolo per l'aumento di peso e per le vibrazioni prodotte dalla dissimmetria degli strati di gelo sulle ali sui montanti e sulle pale delle eliche. Allorchè, durante il volo, avviene il distacco di parti di ghiaccio, si verificano vibrazioni tanto intense da provocare rotture.

Nella peggiore delle ipotesi il peso del deposito può anche far precipitare il velivolo.

Ne consegue che il problema è molto serio. Diciamo subito che sinora non è conosciuto un



LOGORAMENTO DEL POTENZIALE AEREO

Il terzo scopo che l'Arma Aerea dell'Asse si prefigge di raggiungere nella sua lotta di logoramento contro l'Inghilterra, è quello di distruggere il potenziale aereo, o quanto meno di ridurlo ad un fattore trascurabile nell'economia generale del conflitto. Per raggiungerlo, già da tempo ha orientato la sua azione implacabile contro cinque obiettivi che nel loro armonico coordinamento costituiscono i fattori essenziali della potenza aerea. Essi sono:

- 1) le industrie aeronautiche;
- 2) i grandi depositi di lubrificante;
- 3) la difesa contraerea;
- 4) i campi di aviazione;
- 5) gli apparecchi in volo.

Ognuno di quegli obiettivi è legato all'altro da un nesso strettissimo di interdipendenza, essendo l'industria la fonte prima di vita della Royal Air Force, i campi ed i grandi depositi di materiale e di carburante, l'ambiente e la linfa che potenziano bellicamente i reparti, le formazioni in volo, la manifestazione ultima e concreta della potenza aerea del nemico, che trova nella difesa contraerea un elemento integratore della sua efficienza globale. Il loro raggiungimento assicurerà all'Asse il dominio dell'aria, ultima tappa per rendere disperata la situazione militare della Gran Bretagna ed accelerarne il collasso. L'offesa contro di essi si scatenerà contemporanea a quella contro gli altri due gruppi di obiettivi, di cui si è parlato nell'articolo precedente, e la cui distruzione mira ad isolare dal mondo l'Inghilterra ed a paralizzarne l'industria bellica.

Parleremo in queste note dei primi tre di quegli obiettivi.

Dopo due mesi di azione continua e martellante, l'industria aeronautica britannica, vasta e potente, ha visto seriamente intaccare la sua struttura e qua e là schiantare alcune importantissime travature ed alcuni pilastri essenziali del suo edificio.

Alla fase di scardinamento, che produsse disorganizzazione produttiva, precarietà, frammentarietà e forti ritardi nelle consegne del materiale di volo, è succeduta quella dello smantellamento sistematico, totalitario di alcune fabbriche più importanti, per passare poi a quelle meno importanti.

Per quest'azione di annichilimento è stato elaborato un piano organico, tenendo conto, nella successione cronologica dei singoli obiettivi, in linea di massima, delle necessità della condotta della guerra, nel senso che il privilegio della priorità è stato dato a quelle fabbriche, dalle quali vengono fuori gli apparecchi da caccia ed i motori, elementi fondamentali per la lotta aerea. Le fabbriche dei *Gloster Gladiator*, degli *Hurricane* e degli *Spitfire* perciò hanno richiamato e continuano a richiamare su di sé le cure più sollecite dei bombardieri di Goering.

A causa delle note grandi difficoltà di procurarsi all'estero alcune materie prime necessarie alle costruzioni aeronautiche, ed a causa dell'esclusione dell'Inghilterra dai mercati europei e segnatamente dai mercati olandese, belga e francese, dove l'industria britannica aveva addentellati importantissimi, è chiaro che danni in se stessi non gravi in periodo normale di approvvigionamenti, diventano incalcolabili.

In materia costruttiva aeronautica molto spesso certi congegni debbono necessariamente

essere costruiti con certi determinati materiali, pena la diminuzione di efficienza nel complesso velivolo-motore. Diminuzione di efficienza molto spesso vuol dire insicurezza ed in guerra vuol dire anche inferiorità tecnica, che si traduce in inferiorità tattica.

Per rendersi conto adeguatamente degli enormi danni inferti alla produzione aeronautica britannica, occorre sottolineare un altro elemento importantissimo della struttura industriale aeronautica inglese. Alludiamo alla cosiddetta *industria ombra*. Che cosa s'intende con questo nome, che a prima vista sa un po' di mistero?

Come è noto, il riarmo aereo britannico si iniziò dopo la crisi sanzionistica e s'intensificò con ritmo accelerato dopo Monaco.

Per guadagnar tempo in quell'improvvisa febbre di riarmo, si pensò di utilizzare tutte le possibilità dell'industria britannica in senso lato. Accanto alle grandi fabbriche aeronautiche così, gestite dal grande capitale, sorse una infinità di piccole fabbriche disseminate in tutto il Paese, le quali si specializzarono nella costruzione di parti staccate di apparecchi, di motori, e nella costruzione di strumenti ed accessori di bordo. Tutta la congerie di questo materiale affluiva poi nelle grandi officine centrali di montaggio, dove con le ali provenienti da determinate fabbriche, col motore proveniente da altre, col carrello, con la cellula e con tutta la svariata serie degli elementi componenti il velivolo proveniente da altre ancora, si procedeva al montaggio completo degli apparecchi. Tutta questa organizzazione industriale decentrata e specializzata al massimo, *viveva all'ombra* della grande industria aeronautica; da qui il nome di *industria ombra*.

Essa era controllata dallo Stato, che in tal modo indirettamente veniva a controllare la grande industria, in mano del grande capitale.

Quest'organizzazione se presentava il vantaggio di valorizzare al massimo tutta l'attrezzatura industriale in senso lato del Paese, per il suo reale rendimento presupponeva sincronismo e rigorosa continuità di lavoro. I dirigenti inglesi ebbero a suo tempo a magnificare questa *industria ombra*, anche perchè essa decentrava opportunamente gli obiettivi vulnerabili dall'offesa aerea in tutto il territorio nazionale. Ma questo decentramento, ai fini della difesa, in realtà era più apparente che reale.

Tutto il sistema aveva, come il lettore avrà già capito, un'intima ed irrimediabile debolezza, perchè bastava, per esempio, che le tre o quattro fabbriche che costruivano carrelli, per una ragione qualsiasi non potessero funzionare, o funzionassero con ritmo discontinuo, perchè il montaggio completo e quindi le consegne di centinaia e centinaia di velivoli, pronti nelle sale centrali di montaggio per tutto il resto, non potessero avvenire.

In queste condizioni di struttura organizzativa e funzionale dell'industria aeronautica britannica, l'offesa aerea tedesca si è scatenata e continua a scatenarsi con una certa preferenza proprio su certi gangli della struttura decentrata dell'*industria ombra*, in maniera che, colpendo poche fabbriche, si colpisce il tutto, come ferendo il piede di una persona si ferisce il rendimento di tutto l'organismo.

L'organizzazione dell'*industria ombra* era in piedi fino alla vigilia della campagna di occidente. Quindi ebbe inizio il ciclone. Non sappiamo se la crisi improvvisamente grave prodotta dai bombardamenti nel sistema abbia



Giro di eliche mentre
■ parte di notte per
Londra. (Salvatori)

Asai di guerra tedeschi: il maggiore
Molders spiega un'azione in picchiata
al maggiore Galland. (Publifo)

spinto il governo a dare altra struttura alla produzione in generale. Comunque non è certo sotto il grandinare delle bombe che si può procedere ad una razionale e proficua riorganizzazione di un settore così delicato, quale è quello dell'industria aeronautica, quando le esigenze pressanti di questa guerra impongono specialmente ad essa il massimo rendimento.

Fra i danni inferti dal bombardamento aereo all'industria bellica in generale e quelli arrecati all'industria aeronautica britannica in questa fase del conflitto, vi è una differenza di carattere sostanziale, che va opportunamente messa in rilievo.

Il primo tipo di danni è destinato indubbiamente ad indebolire sempre più il potenziale bellico complessivo del nemico; ma esso farà sentire i suoi effetti solo nel momento in cui la guerra sarà trasportata sul suolo britannico, quando cioè le vicende della lotta imporranno un enorme logorio di mezzi e di armi, come avviene quando i due eserciti contrapposti si trovano in piena fase di attività bellica, intesa questa espressione nel senso più lato.

I danni inferti invece all'industria aeronautica incidono immediatamente sull'efficienza militare del nemico, perchè di fatto chi sostiene giorno per giorno ora per ora, tutto il peso enorme della guerra da ormai due mesi abbondanti è la *Royal Air Force*.

Disorganizzare la produzione aeronautica, smantellarne gli impianti ed i macchinari, aumentare in proporzioni sempre più catastrofiche lo squilibrio fra consumo di mezzi e possibilità di reintegrazione, inaridire in breve le fonti di vita della *Royal Air Force*, significa



sottoporre ad un continuo ed inesorabile logoramento i reparti in linea, ad un continuo impoverimento le riserve ed i magazzini, significa provocare la consunzione di quelle forze, sulle quali oggi grava tutto il peso logorante della guerra. Il problema è assillante per le alte gerarchie britanniche e riveste i caratteri della tragedia. Indice di questo stato di cose è la continua crisi in cui, in piena guerra, si è venuta a trovare tutta l'organizzazione aeronautica britannica, nella quale sono stati cambiati in tredici mesi 3 Ministri dell'Aria e dalla quale anche il Comandante in Capo, Sir Cyril Neval, Maresciallo dell'Aria, in questi giorni è stato brutalmente defenestrato.

* * *

Altri obiettivi, che sin dai giorni che seguirono alla tragedia di Dunkerque hanno avuto la particolare predilezione dei bombardieri di Goering, sono i grandi depositi di nafta per la flotta e di benzina per l'aviazione. Navi cisterne in navigazione ed in porto, raffinerie e grandi depositi isolati o agglomerati sono stati ripetutamente colpiti con effettivi sempre più numerosi e continuano ad esserlo di giorno e di notte, in tutte le regioni dell'Isola. I bagliori sinistri dei roghi immani, che rappresentano nel buio della notte ottimi punti di riferimento per le ondate di bombardieri diretti verso altre mete, nel ribollire turbolento dei loro enormi pini di fumo racchiudono un valore di simbolo, la caducità di quella fonte di ricchezza, il petrolio, sul quale il grande capitalismo inglese tante speranze aveva fondate, per anemizzare la vita bellica delle Potenze dell'Asse.

La perdita di così ingente quantità di carburante per l'Inghilterra con l'andare del tempo acquisterà contorni di tragedia, giacché dal Mediterraneo nessuna nave cisterna proveniente da Caifa dirige ormai più la prua verso la Isola, Caifa stessa, com'è noto, è stata sinora per ben *nove volte* abbondantemente tartassata dai nostri superbi Sparvieri ed Alcioni dell'Egeo, ed il mercato europeo è rigorosamente precluso ai rifornimenti britannici. Gli eventuali rifornimenti dalle Americhe alla loro volta dovranno fare i conti col blocco.

Rimandando al prossimo articolo la trattazione del logoramento vero e proprio delle forze vive dell'aviazione britannica in volo ed a terra e di quello delle sue basi, diremo che strettamente legato alla lotta per la supremazia aerea è l'attacco metodico contro il sistema dei palloni frenati, destinati ad impedire le incursioni tedesche, che si sarebbero do-

vute inasprire tra i fili ondeggianti di quel colossale reticolato aereo.

Migliaia di palloni, sostenuti da cavi d'acciaio dello spessore di 3-6 millimetri e collegati fra loro da cavi trasversali, vennero sistemati alla larga periferia dei grandi centri che volevano proteggere e segnatamente nella zona di Londra.

Alcune alte gerarchie britanniche attribuivano un potere magico a questo sistema. Diciamo *alcune*, perchè in realtà molti alti ufficiali della *Royal Air Force* furono contrari ad esso, perchè ritenuto inefficace e perchè avrebbe ostacolato l'azione della propria caccia e dell'artiglieria contraerea. I palloni potevano essere facilmente colpiti dai caccia avversari ed i fili metallici, abbandonati a se stessi, avrebbero provocato perdite fra quella popolazione, che viceversa avrebbero dovuto contribuire a difendere. L'esperienza ha mostrato accanto ai vantaggi tutti gli inconvenienti del sistema.

Il sopraggiungere delle prime tempeste di vento autunnali poi ha dato al complesso dell'organizzazione un umoristico carattere migratorio, giacché decine di quei palloni, spesso 50-60 per volta, strappati dagli ormecci, furono dalle violenti correnti d'aria trasportati attraverso i cieli del Mar del Nord ed andarono ad infrangersi sulle rupi della Norvegia o servirono di bersaglio alla caccia svedese, che sul proprio suolo fu costretta ad abbattere gli insoliti ed involontari violatori del cielo.

SETTORE ITALIANO

L'ultima decade del quarto mese di guerra trova le nostre forze aeree in piena attività offensiva dall'Oceano Indiano alle acque mediterranee.

L'aviazione dell'Impero, proseguendo nella sua mai interrotta opera di sorveglianza, ha attaccato due volte la base aerea e navale di Aden, due le opere militari dell'Isola di Perim, rimasta finora immune dall'offesa aerea, tre volte un grosso convoglio scortato nelle acque del Mar Rosso, un incrociatore nello stesso mare, quindi autobline, carri ferroviari, impianti militari, accampamenti, capisaldi difensivi, stazioni radio in varie località del Sudan e del Chenia. In un'incursione offensiva sul campo d'aviazione di Porto Sudan ha distrutto al suolo una quindicina di velivoli. In tentativi d'infiltrazione di nuclei nemici nella zona del Sudan, ha contribuito con spezzonamenti a metterli in fuga.

L'aviazione libica, oltre a prodigarsi nel contrastare le incursioni offensive nemiche su Bardia, Tobruk e Sidi el Barrani, ha eseguito

numerose incursioni offensive sullo schieramento dei campi nemici fra Marsa Matruh ed Alessandria ed una molto potente per numero di apparecchi e per efficacia di risultati contro tutto il vasto sistema fortificato di Marsa Matruh. Il campo d'aviazione di El Dabà è stato sorpreso in piena attività di volo notturno.

Il silurificio de la Valletta ed i grandi depositi di carburante di Calafrana sono stati nuovamente e con piena efficacia bombardati.

I movimenti della flotta nemica formano oggetto della più accurata sorveglianza. Dalle 8,30 alle 11 del giorno 12 una nostra formazione da caccia, eseguendo una scorta a nostre unità navali, notava a 73 miglia da Capo Passero una vasta estensione di fumo, un'estesa macchia di nafta e varie grosse unità nemiche divise in due gruppi: quello più a nord sembrava procedesse al salvataggio di naufraghi (da ricordare che in uno scontro con nostre unità nella notte precedente era stato affondato un incrociatore nemico, secondo il comunicato N. 128), mentre l'altro navigava con rotta verso Alessandria; dopo un poco anche il primo gruppo intraprese la navigazione con la stessa rotta.

Varie nostre formazioni da bombardamento per più di 5 ore attaccarono le unità nemiche nello specchio d'acqua ad est sud-est di Malta. Nonostante il fulmineo e rapido zigzagare delle unità nemiche, il contemporaneo vivacissimo fuoco contraereo e la reazione della caccia avversaria partita da una nave portaerei facente parte della formazione, nonostante le nubi basse e temporalesche che ostacolavano grandemente la visibilità e l'impetuoso vento a raffiche che rendeva difficile le operazioni di mira, i nostri aerei riuscirono a colpire a prua la nave portaerei e sulla fiancata sinistra un incrociatore pesante.

Parteciparono all'attacco bombardieri in quota e bombardieri in picchiata. In un primo tempo le formazioni ebbero la protezione della caccia, ma poi, man mano che le navi nemiche, pure zigzagando, si allontanavano verso Oriente, la caccia al limite della propria autonomia dovette rientrare alle basi, sicché le ondate che si succedettero sulle navi nelle due ultime ore dovettero sostenere da sole l'attacco dei caccia avversari. Due di questi vennero abbattuti in fiamme. Un nostro apparecchio non rientrò.

Le più minute ricognizioni eseguite nel tardo pomeriggio ed in tutta la giornata del 13 non riuscirono ad individuare le navi avversarie, che avevano trovato evidentemente rifugio nell'arcipelago greco.

VINCENZO LIOY

Senza tregua per il nemico: mucchi di bombe su di un campo italiano. (Luce)



Una torpediniera italiana affronta una
formazione nemica nel Canale di Sicilia
silurando e affondando un incrociatore di
7.000 tonnellate. (Dis. di G. Tomassetti)



FRONTI INTERNI

UN MONDO IN UNA CITTÀ

Quella che Giorgio VI, in una recente allocuzione ai popoli riuniti sotto il suo scettro, ha chiamato *la potente capitale dell'Impero* vede paurosamente declinare gli indici che questa stessa potenza rappresentavano verso livelli sempre più bassi. Iniziato su vasta scala e partendo da un dettagliato piano offensivo, l'attacco condotto dalle ali germaniche prepara alla grande metropoli mondiale giorni sempre più duri: durissimi, anzi, nonostante le cosiddette *macchine di difesa* di cui Balfour, sottosegretario all'aviazione, ha smentito se non la fabbricazione almeno l'esistenza al momento attuale.

Resta, perciò, il fatto incontrovertibile che le forze aeree tedesche continuano contro Londra una battaglia la quale non poggia su obiettivi militari soltanto ma è diretta ad attuare la *distruzione metodica* del cuore della Gran Bretagna. Il metodo, questo gran primato del popolo germanico, si è imposto anche nella difficile partita rappresentata dall'offensiva per le vie del cielo, offensiva che ha il suo ritmo e le sue tappe, così come quelle terrestri, e la cui mèta finale consiste nella resa del nemico o nella tragica distruzione di tutta la città. Questa volta, il nemico è un immenso centro urbano, poichè le armate di Hitler non potendo misurarsi con gli eserciti avversari per mancanza della contiguità territoriale, hanno affidato il compito della lotta ai bombardieri e stabilito di privare l'Impero di Re Giorgio della sua capitale.



A Londra: rovine nella zona industriale. (Publifoto)



Quel che rimane di una automobile. (Publifoto)



Tutto questo è francamente ammesso dagli stessi inglesi: *i baluardi di questa città potranno essere distrutti — ha dichiarato lo stesso monarca — ma lo spirito dei londinesi è fermo e non può essere scosso*. Vane e retoriche parole che non possono servire a rincorare il fronte interno il quale vede, dopo lo spianamento dei baluardi che si inizia e si porta velocemente a termine, quello dei quartieri sia periferici che centrali di tutto l'immenso aggregato urbano sorto sulle rive del Tamigi. Questo aggregato non è soltanto una città nella sua consueta accezione; è addirittura un sistema o, per essere più efficaci, un mondo che crolla.

IL POLMONE DELL'IMPERO

E' stato detto che il porto di Londra, contro il quale si accaniscono in modo particolare le squadriglie nerocrociate, rappresenti il polmone dell'Impero. La definizione non è esagerata, se si pensi che dall'epoca dei primi *West India Docks*, cioè dal 1802 ad oggi, i bacini di Londra si estendono dal Ponte omonimo fin

a Tilbury per una lunghezza di quaranta chilometri. Nei maggiori di questi bacini, e cioè *Tilbury docks*, *Royal Albert docks*, *Royal Victoria docks* e *West India docks*, passavano i massimi tonnellaggi mondiali nel movimento di carico e scarico. Novemila *barges* — le piccole imbarcazioni del servizio interno — cooperavano a tale gigantesco traffico. E' una cifra davvero colossale se si pensa all'area, relativamente piccola, nella quale il naviglio ausiliario si muoveva; di qui si può intuire il disordine e la desolazione che hanno portato gli esplosivi tedeschi in questo settore della vita londinese. D'altra parte, il commercio britannico è concentrato nel porto principale dell'Impero per circa il 60%, come transito; per il 40% come importazioni e per il 21% come esportazioni: in espressione monetaria, il commercio totale attinse nel quadriennio dal 1926 al 1930 la cifra di 681 milioni di sterline di cui 470 per importazioni, 148 per esportazioni e 67 al commercio di riesportazione.

Tutto questo movimento subisce ora, dopo il rallentamento del primo anno di guerra, addirittura una paralisi dovuta alla presenza quasi ininterrotta dei velivoli tedeschi sulla foce del Tamigi. La vita del porto può dirsi letteralmente sconvolta e, con essa, tutto il sistema di approvvigionamento della popolazione londinese e di rifornimento delle industrie.

energetici e risolutivi che sola potrebbe attutire almeno le conseguenze più gravi della catastrofe quotidiana. Si parla perfino di ricostruzione degli abitati distrutti, senza tener presente che una simile idea richiede del tempo e, nell'attesa, v'è una massa che non ha dove dormire e che questa massa aumenta sempre, paurosamente, di numero.

Quanto all'evacuazione, essa non è possibile o, almeno, riesce attuabile solo da contingenti limitati di popolazione. Bisogna considerare, poi, che Londra non è che il centro di tutto un sistema che vi fa capo e che comprende un numero larghissimo di grosse città: da Leeds, Manchester e Sheffield alla milionaria Birmingham ed a Bristol stessa. Tutti questi aggregati urbani hanno rarefatto e disarticolato la vita della campagna: se si pensa che nel 1770 l'Inghilterra contava l'80% di popolazione rurale e che tale percentuale era discesa al 20% alla vigilia della guerra mondiale e tale si è conservata anche fino all'ultimo censimento (1931) si trova che un deflusso verso la campagna non offre alcuna seria probabilità di riuscita. Per verificarsi, e specie sotto una formidabile pressione esterna, una ipertrofia rurale occorrerebbe che un minimo di possibilità fosse offerto dai paesi dell'interno. Invece, essi risultano pochissimo attrezzati ed in condizioni di ricettività pessime; tutto questo dovuto in gran parte al predominio dei *landlords* che pos-

la giovane mentalità che ha guidato il capo del Fascismo al riscatto della terra ed allo spezzettamento del latifondo. Ma se gli inglesi avessero avuto tale capacità mentale, essi sarebbero stati anche all'altezza di comprendere il significato delle rivoluzioni di popolo e la guerra, forse, sarebbe stata evitata.

Si aggiunge al quadro di disoccupazione che presenta a fosche tinte la situazione dell'Inghilterra, l'assoluta crisi in cui versa l'industria peschereccia. Essa non è di natura essenzialmente costiera, come in Italia; ma si protendeva verso i mari del Nord dove la flottiglia britannica rappresentava i due terzi del tonnellaggio totale. Neanche in tal senso, dunque, si possono rivolgere gli sguardi dei disoccupati.

Ad aggravare quanto sta accadendo e giorno per giorno si prospetta agli occhi stupiti degli osservatori, anche profani, sta la fortissima concentrazione industriale. A parte il fatto che circa 10 milioni di persone vivono delle industrie (e cioè il 47% della popolazione attiva del paese) sta l'agglomeramento di tutte le fabbriche sia come spazio che come tipo. Vi sono interi distretti dove ogni bomba che cade, cade utilmente, ai fini della distruzione industriale: Leicester, Warwick e Birmingham con la *Black Country* sono sviluppate in un pauroso accentramento di mezzi che costituiscono un sicuro bersaglio per l'aviazione. Bacini carboniferi, distretti industriali e porti di smistamento formano un tutto inscindibile, dovuto a motivi geografici, geologici ed ambientali, prima che alla mano dell'uomo. Buttarsi anche su uno solo di tali separati obiettivi significa spezzare irrimediabilmente un anello della catena che salda i minerari ai metallurgici ed ai tessili e tutti insieme ai polmoni marittimi del paese.

Anche in materia di porti, la Gran Bretagna offre lo spettacolo d'un concentramento assoluto: Londra, Liverpool, Hull, Manchester, Southampton e Glasgow rappresentano i 3/4 del commercio marittimo; i primi due ne posseggono da soli il 60%. Su questi obiettivi, l'aviazione del Reich picchia incessantemente, con il preciso intento di scardinare il sistema che essi rappresentano. Ma principalmente su Londra si accaniscono i bombardieri di Goering, in quanto ritengono che l'Impero non possa sopravvivere alla morte della Capitale.

Casa su casa, i quartieri di Londra vanno demolendosi giorno per giorno. Non è possibile stabilire fin quando il fronte interno possa resistere a questo martellamento incessante, perchè bisogna anche pensare che esso non è composto di soldati che sono costretti a vincere o morire ma di borghesi che veggono la falce alata librarsi momento per momento sulle loro teste.

Una cosa è, però, certa. E cioè che vi è un limite di resistenza oltre il quale non si può andare. Lo *spirito dei londinesi* potrà ben essere vivo ma se la babele si impadronisce dei servizi pubblici, esso non potrà alimentare una inutile resistenza. A quale indice cesserà è la drammatica incognita d'un prossimo futuro.

Su questo punto, le illusioni di quegli inglesi che credono di vedere oltre il senso comune delle cose, errano ancora una volta: in Londra non si riassume solo l'Inghilterra, ma tutto il mondo britannico. Se, a capo di parecchi mesi di distruzione, la metropoli sarà livellata al suolo o, almeno, ne saranno scardinati definitivamente gli elementi di vitalità, gli inglesi avranno irrimediabilmente perduta la partita.

E su questa via, gli aviatori germanici sembrano aver già segnato il destino della città che vede rinnovarsi il tragico incendio del 1665 e per la seconda volta, nel corso di mille anni, subisce il duro colpo d'un destino implacabile.

RENATO CANIGLIA



VITA DEI SENZATETTO

Le tre parti distinte che compongono Londra — la *City*, la *Contea* e la *Grande Londra* — sono, può dirsi, ugualmente danneggiate dai bombardamenti i quali, mentre demoliscono comunicazioni e servizi pubblici, radono al suolo anche le case private, privando totalmente dell'alloggio i relativi abitanti e costringendoli ad aumentare il numero dei senzatetto. In una sola azione, diecimila persone hanno perduto le loro abitazioni: nè il ritmo accenna a decrescere, in quanto l'offensiva può dirsi, a dispetto della meteorologia, in pieno sviluppo. Nasce, quindi, il problema per i governanti inglesi, di poter provvedere sia agli alloggi per i danneggiati dai bombardamenti sia al lavoro per i disoccupati forzosi. E' questo il lato più triste ed anche più arduo di tutta la situazione che Churchill ed i suoi colleghi di gabinetto debbono affrontare. In delle mentalità così chiuse al concetto assistenziale — si narra che da vent'anni non è stata costruita una sola casa operaia — può ben difficilmente allignare e concretarsi quella somma di provvedimenti

seggono la terra e l'amministrano con la mentalità del latifondista. La agricoltura è stata sempre tenuta in secondo piano. Le cifre che si riferiscono danno un'impressionante idea della industrializzazione del paese: di fronte ai 280 milioni di sterline di produzione agricola ed ai 18 milioni di pesca si ergono tre miliardi e mezzo di valore dei prodotti industriali.

I "LABOURERS" DI CAMPAGNA

Fino a qualche tempo fa, il *farmer*, o capo dell'azienda agricola, accettava dei disoccupati quali elementi ausiliari per la sua fattoria. Così, gli operai senza lavoro si improvvisavano contadini; ed il risultato ottenuto da questi *labourers* è stato sempre quanto mai problematico. Ora, in simili condizioni, non v'è nè il tempo nè la possibilità ma, soprattutto, non v'è la capacità di ripetere in grandissimo stile l'esperimento dei *labourers*, cioè della moltiplicazione di questo bracciantato per una vasta azione di miglioramento agricolo.

Per far tutto questo, occorrerebbe possedere

DOCUMENTI E BOLLETTINI DELLA NOSTRA GUERRA

245. BOLLETTINO N. 122.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 7 ottobre:

La stessa flottiglia di Mas citata nel Bollettino n. 121 ha affondato un altro sommergibile nemico.

Nel Mar Rosso un convoglio nemico, scortato da incrociatori e cacciatorpediniere, è stato bombardato da una nostra formazione aerea.

Nell'Africa Orientale attività di nostre pattuglie oltre Cassala e nella zona di Zuan (ovest di Om Ager). L'aviazione nemica ha bombardato Gallabat uccidendo quattro ascari e ferendone sei. Altre incursioni aeree su Otumlo (Massaua) e su Metemà hanno causato tre morti e due feriti tra i nativi, distruggendo qualche capanna.

Un sommergibile nemico, emerso nei pressi di Savona, ha sparato alcuni colpi di cannone sulla città colpendo abitazioni private e causando un morto e sei feriti tra la popolazione. Danni materiali lievi.

246. CADUTI E DISPERSI DELLA R. MARINA.

I quotidiani dell'8 ottobre pubblicano un elenco di 57 caduti, 173 dispersi (e 6 marinai ascari caduti) della R. Marina durante lo scorso mese di settembre. I feriti sono 60.

247. TELEGRAMMA DEL CONTE CIANO A SERRANO SUNER.

Il conte Ciano ha così risposto al telegramma inviategli dal ministro Serrano Suner nel momento di lasciare l'Italia:

« Sono stato assai lieto, caro Serrano, di avervi avuto ospite in Roma ove tanta cordiale simpatia è nutrita per il vostro Paese. Vi ringrazio per i sentimenti che mi esprimevate, e che vi sono ricambiati con schietta amicizia insieme con i più fervidi voti per l'avvenire della fiera e nobile Spagna di Franco ».

248. BOLLETTINO N. 123.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 8 ottobre:

Un nostro sommergibile ha affondato una vedetta armata inglese. Nel Mediterraneo occidentale è stato silurato un nostro piroscafo mercantile di 1800 tonnellate.

Nell'Africa orientale uno scontro di pattuglie svoltesi ad El Katulo (Chenia) si è risolto a nostro favore; il nemico è stato posto in fuga con sensibili perdite. Nel Mar Rosso una nostra formazione aerea ha nuovamente bombardato il convoglio di piroscafi già attaccato nella giornata precedente. Altri nostri aerei hanno bombardato la stazione radio di Uadi Jusuf (a nord-est di Ghedaref) e nuclei armati nemici presso il confine del Basso Sudan. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

249. IL DUCE ASSISTE ALLA SFILATA DELLE DIVISIONI DEL CORPO D'ARMATA CELERE E DEI BATTAGLIONI DELLA GIL.

Il Duce è giunto in volo all'aerodromo Luigi Gabelli, in Campoformido (Udine) alle ore 8,45 dell'8 ottobre dopo aver passato in rassegna alcuni reparti di truppa sulla Piazza di Sulloga e visitato Gonza e Studeno: raggiunta infine Padova, ha assistito allo sfilamento dei battaglioni della GIL e delle rappresentanze giovanili straniere.

La Germania ha mandato 25 ufficiali e 248 organizzati.

La Spagna 7 ufficiali e 194 organizzati; l'Ungheria 5 ufficiali e 170 organizzati; la Romania 7 ufficiali e 112 organizzati; la Bulgaria 6 ufficiali e 172 organizzati. I reparti della gioventù straniera sono dunque così rappresentati: 50 ufficiali e 886 giovani. Il Corpo Volontari « Giovinezza » ha, presenti sul campo, 579 ufficiali, 985 sottufficiali, 19.345 organizzati.

A Baone e a Monselice sono staccati 60 ufficiali, 63 sottufficiali e 2.620 organizzati.

Il totale del Corpo di Volontari « Giovinezza » è questo: 639 ufficiali, 1.048 sottufficiali e 21.965 giovani. Complessivamente il Duce vede 689 ufficiali, 1.048 sottufficiali e 22.851 giovani.

250. BOLLETTINO N. 124.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 9 ottobre:

Nostre formazioni aeree hanno attaccato il silurificio di Valletta ed i depositi di carburante di Cala-

frana, a Malta; si è svolto un combattimento tra i nostri velivoli e quelli da caccia nemici, uno dei quali è stato abbattuto in fiamme. Un nostro velivolo non è rientrato.

Nell'Africa settentrionale attività di colonne celeri. Nostri velivoli d'assalto hanno spezzonato e mitragliato un nucleo motorizzato nemico presso Bir Kamsa (70 km. a sud di Sidi el Barrani) immobilizzando tre autoblindate; un nostro velivolo non è rientrato.

Incursioni aeree nemiche su Tobruk e Bardia non hanno causato vittime né danni.

Nell'Africa orientale nostre pattuglie hanno posto in fuga formazioni di cavalieri sudanesi al confine eritreo. Il convoglio nemico già bombardato nel Mar Rosso è stato nuovamente bombardato da una nostra formazione aerea. Un piroscafo colpito ha abbandonato il convoglio dirigendosi a velocità ridotta verso la costa sud egiziana.

251. BOLLETTINO N. 125.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 10 ottobre:

Nell'Africa settentrionale l'aviazione nemica ha lanciato bombe a Tobruk causando tre morti e sei feriti; danni lievi. Un aereo nemico è stato abbattuto dalla difesa c. a. della R. Marina.

Nell'Africa orientale nostri reparti hanno sorpreso e posto in fuga forze nemiche a Uar Deglò (Chenia). Una nostra formazione aerea ha effettuato un'incursione presso Colobati (sud-est di Wajir) spezzonando accampamenti nemici. Un'altra formazione ha bombardato impianti, imbarcazioni e magazzini portuali nel porto di Aden. L'aviazione nemica ha lanciato bombe su Cheren, Buna, Decamerè, Gura, Mai Edagà senza causare vittime né danni e ad Assab, dove si sono avuti due morti e qualche ferito tra nazionalisti ed indigeni.

252. CADUTI E DISPERSI DEL R. ESERCITO E DELLA R. AERONAUTICA.

I quotidiani dell'11 ottobre pubblicano il quinto elenco dei militari deceduti in seguito a ferite riportate in combattimento sul fronte occidentale (comprende 156 nomi) e l'elenco dei caduti della Regia Aeronautica nel mese di settembre (caduti 27; feriti 61; dispersi 77).

253. BOLLETTINO N. 126.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 11 ottobre:

Una nostra formazione aerea ha bombardato il campo di aviazione di Porto Sudan colpendo al suolo una quindicina di aerei inglesi.

Il nemico ha tentato senza alcun successo due incursioni nel nostro territorio dell'Africa orientale. Una prima, condotta con mezzi meccanizzati nella zona tra Abu Gamel e Tessenet (Eritrea) è stata facilmente dispersa. Una seconda, condotta in forze da due distinte colonne provenienti da Wajir e da Arbajahn, le quali appoggiate da forze aeree, puntavano su Buna (Chenia) è stata nettamente respinta. Il nemico, le cui perdite non sono state precisate, si è ritirato prontamente.

Incursioni aeree nemiche su Gura, Toselli e Decamerè hanno causato lievi danni; due donne sono state ferite.

254. BOLLETTINO N. 127.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 12 ottobre:

Nell'Africa settentrionale una nostra colonna celere in ricognizione ha catturato due carri armati, abbandonati dal nemico con l'armamento completo.

Nostri aerei hanno bombardato, a est di Sidi Barrani, le installazioni aeronautiche e ferroviarie di Maaten Bagush ed apprestamenti militari del nemico ad El Qasaba. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

L'aviazione nemica ha bombardato la città di Bengasi, Bardia e Sidi Barrani, causando complessivamente cinque feriti; danni notevoli alle abitazioni ed alla cattedrale di Bengasi, lievi danni altrove.

Nell'Africa orientale incursioni aeree nemiche su Burgho (Somalia), Neghelli, Asmara, Gura, Adi Ugri ed Assab. Nessuna vittima; danni limitati.

255. ADUNATE DI CAMICIE NERE E DI POPOLO.

Nelle piazze di numerose città d'Italia si sono svolte, il 12 e il 13 ottobre, adunate di Camicie nere e di popolo, nel corso delle quali camerati designati dal Partito hanno tratteggiato gli scopi perseguiti, nella lotta comune, dalle Potenze dell'Asse protese verso l'immane vittoria che darà all'Europa pace e giustizia durature.

256. ELENCO DI CADUTI.

I quotidiani del 13 ottobre pubblicano un elenco di 21 militari delle Forze Armate terrestri, caduti in combattimento in A.O.I., durante il mese di settembre. I feriti sono stati 34; i dispersi 5.

257. BOLLETTINO N. 128.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 13 ottobre:

Nostri siluranti in pattuglia nel canale di Sicilia hanno arditamente attaccato durante la notte tra l'11 e il 12 corrente notevoli forze navali inglesi nelle vicinanze di Malta. Un incrociatore nemico probabilmente del tipo Neptune è affondato; altri gravi danni sono stati inflitti alle unità avversarie, che si sono successivamente allontanate. Noi abbiamo perduto 2 torpediniere da 600 tonnellate l'una e un caccia da 1400 tonnellate. Gran parte degli equipaggi sono stati salvati.

Nelle prime ore del mattino nostre formazioni aeree partite alla ricerca delle unità avversarie, le raggiungevano mentre si dirigevano verso levante e le sottoponevano ad intensa azione di bombardamento. Nonostante la violentissima reazione delle artiglierie delle navi, quella degli aerei levatisi in volo dalla nave portatrice che faceva parte della formazione navale nemica e le avverse condizioni atmosferiche, la nostra aviazione poteva conseguire notevoli risultati.

La nave portatrice è stata colpita a prua da una bomba di grosso calibro e un incrociatore pesante è stato danneggiato sulla fiancata sinistra. Due velivoli da caccia nemici sono stati abbattuti; un nostro velivolo non è rientrato.

Nell'Africa settentrionale nostre colonne celeri spintesi fino a 30 km. ad est di Sidi el Barrani si sono scontrate con piccole unità di carri armati ed autoblindate avversarie, che hanno ricacciate.

La nostra aviazione ha bombardato durante la notte il campo di aviazione di Maaten Bagush e gli impianti di Dabà (est di Marsa Matruh) con evidenti risultati; malgrado la violenta reazione contraria, tutti i nostri velivoli sono rientrati.

Incursioni aeree nemiche su Bardia e sui porti di Derna e di Tobruk hanno causato lievi danni; nessuna vittima. La nostra caccia, in crociera sul cielo di Tobruk, ha intercettato una formazione aerea nemica abbattendo un velivolo tipo Blenheim e colpendone gravemente altri due.

Nell'Africa orientale nostre pattuglie hanno respinto elementi avversari autotrasportati che si dirigevano verso il confine eritreo. La nostra aviazione ha bombardato opere fortificate nemiche a Lodwar (ovest del Lago Rodolfo) le opere aeroportuali di Wajir e sul Mar Rosso un incrociatore nemico da 10 mila tonnellate di scorta ad un convoglio. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Aerei nemici hanno lanciato bombe su Gura, Neghelli, Asmara ed El Uak; nessuna vittima, danni lievisimi.

258. DECORAZIONI AL VALORE.

I quotidiani del 14 ottobre pubblicano un elenco di decorazioni al valore concesse ad appartenenti alla IV Armata.

CRONACHE DELLA GUERRA

ha chiuso col N. 26 (Anno II) il suo primo volume. Sono pubblicati

IL FRONTESPIZIO E GLI INDICI

dei primi 37 fascicoli che comprendono un Indice generale, un Indice delle illustrazioni, un Indice per materie e un Indice delle carte geografiche, topografiche, diagrammi e tabelle. Detti indici formano un fascicolo di 16 pagine, che è in vendita al prezzo di lire 2. Gli abbonati riceveranno gli indici gratuitamente.

ARRETRATI

Rendiamo noto che sono disponibili tutti i fascicoli arretrati di

CRONACHE DELLA GUERRA

L. 2 AL FASCICOLO

Fatene richiesta presso le principali edicole

CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

LUNEDÌ 7 Attività politica e diplomatica: Si ha da Bucarest che il Governo romeno ha diramato il seguente comunicato ufficiale: «*In relazione con alcune voci infondate diffuse dalla stampa estera, si precisa che l'esercito romeno desidera vivamente — com'è naturale — una collaborazione cameratesca e reale con gli eserciti dell'Asse. In vista di ciò è naturale che nell'opera di perfezionamento della dotazione tecnica dell'esercito, si speri e si conti molto nell'effettivo contributo dell'industria germanica. Tutte le altre voci in relazione con questo problema sono destituite di fondamento*».

Situazione militare — Le notizie relative alle operazioni italiane sono pubblicate nella rubrica «*Documenti e bollettini della nostra guerra*».

MARTEDÌ 8 Attività politica e diplomatica: Si ha da San Sebastiano che Churchill ha parlato alla Camera dei Comuni sulla attuale situazione internazionale e sulle condizioni nelle quali si svolge la guerra aerea contro la Gran Bretagna.

Si ha da Tokio che l'ambasciatore britannico, Sir Robert Craigie, ha comunicato al Ministro degli esteri, Matsuoka, che il Governo britannico non intende rinnovare a scadenza l'accordo riguardante la chiusura della strada della Birmania a determinati rifornimenti per la Cina di Chang Kai Scek. L'accordo, come è noto, scade il 17 corrente.

Da Amsterdam si informa che un certo numero di olandesi, esponenti di interessi nelle Indie orientali olandesi sono stati tratti in arresto a titolo di rappresaglia contro i maltrattamenti inflitti dalle autorità della Insulindia olandese ai sudditi tedeschi colà internati.

Situazione militare — *Dai comunicati tedeschi:* Attacchi aerei su Londra, sull'Inghilterra meridionale e su Manchester, Liverpool ed Edimburgo. Posa di mine innanzi ai porti inglesi. IncurSIONI aeree britanniche sul territorio del Reich, in particolare su Berlino, 32 apparecchi inglesi abbattuti; 13 apparecchi tedeschi mancanti.

MERCOLEDÌ 9 Attività politica e diplomatica: Nel suo n. 1, l'Aroi (Agenzia romana di informazioni) si occupa fra l'altro del discorso di Churchill, definendolo un misto di sfacciate falsificazioni e di ammissioni involontarie.

Il signor Churchill, parlando di una eventuale lunga o lunghissima durata della guerra, ha creduto opportuno toccare il tasto di «*avvenimenti futuri*» che non sarebbero stati previsti da Mussolini quando l'Italia — secondo Churchill — dichiarò guerra ad una Francia ormai moribonda. Il Primo Ministro britannico riprende anzi la frase della «*pugnalata nella schiena*»; e, se la sua cultura storica fosse maggiore, si sarebbe senza dubbio rifatto a Maramaldo uccisore di un uomo morto.

Per quanto gli avvenimenti connessi al nostro intervento siano così vicini che la bassa ingiuria di Churchill non ha alcuna probabilità di trovar credito neanche negli strati più rappresentativi della tradizionale stupidità inglese, non sarà male ricordare una volta per tutte quale fosse la situazione allorché l'Italia — il 10 giugno — entrò nel conflitto, contro la Francia e la Gran Bretagna.

La Francia non era affatto fuori combattimento. La Loira non era stata abbandonata. A Nord l'esercito francese, pressoché intatto e potentemente armato, stava schierato a battaglia sulla cosiddetta linea Weigand, che la propaganda inglese del tempo definiva insormontabile. Al centro la linea Maginot non aveva subito alcuna intaccatura. A sud, lungo l'incomparabile baluardo naturale delle Alpi rinforzato da centinaia di fortificazioni permanenti, nessun reparto risultava spostato dal posto di resistenza assegnatogli. Si aggu- che tanto nell'Africa Settentrionale quanto nel-

l'Orientale l'Italia aveva di fronte — accanto alle forze inglesi — le ingenti forze coloniali della Francia, dalla Tunisia a Gibuti. La massima parte delle flotte francesi si trovava nel Mediterraneo. All'indomani della dichiarazione di guerra — 11 giugno — incominciarono le operazioni tra Francia e Italia; oltre che fra Italia e Gran Bretagna, per mare e per aria. I bombardamenti e gli scontri aereo-navali si moltiplicarono dalla Liguria a Tolone, dalla Corsica a Biserta. E quando il 21 le operazioni si estesero in grande stile al fronte terrestre, i partecipanti alla battaglia dei quattro giorni sulle Alpi incontrarono in ogni punto una resistenza accanita, di cui ebbero ragione a prezzo di eroismo e di molto sangue.

Al termine della prima decade di giugno, nessuno, né in Italia né in Gran Bretagna, avrebbe potuto prevedere la rapidità — senza precedenti — del collasso francese. Si conosceva la formidabile efficienza delle armi germaniche e il valore dei soldati del Reich: ma nulla, assolutamente nulla, autorizzava a credere che ad un dato momento sulla via di Parigi, l'esercito della Repubblica che veniva esaltato come il più bello del mondo avrebbe deposto le armi e si sarebbe arreso a masse di milioni di prigionieri.

Entrando in guerra, l'Italia era sicura — certamente — che la Francia sarebbe stata sconfitta: ma senza assegnare a tale sconfitta una data, e soprattutto una data così prossima. Ne era sicura, allo stesso modo di cui era ed è sicura della sconfitta britannica, per la quale non lesinerà né sforzi né sacrifici, al lato della Germania. Il signor Churchill è pregato di decidersi: o egli crede a quanto va predicando circa la strapotenza, l'invulnerabilità, l'invincibilità delle forze imperiali inglesi (affiancate dai «*liberi francesi*») e allora non si vede come egli possa qualificare l'intervento italiano altrimenti che ardito e temerario; o non ci crede, e allora reputa — anche lui! — perduta in partenza la propria partita.

Informazioni ufficiose diramate a Londra dicono che l'ambasciatore britannico a Tokio, Sir Robert Craigie ha comunicato ieri al Ministero degli esteri nipponico che l'Inghilterra rivendica tutti i diritti e le facilitazioni sin qui godute nell'isola di Liukung-Tao, nella baja di Wej Hai Wej, attualmente occupata da reparti da sbarco della marina imperiale giapponese.

Si ha da New York che seguendo l'esempio degli Stati Uniti il Governo canadese ha ora decretato lo embargo sull'esportazione del rame finora diretto in Giappone.

Situazione militare — *Dai comunicati tedeschi:* 52 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate. Attacchi aerei su Londra ed altri centri dell'Isola britannica, 2 navi inglesi immobilizzate da attacchi aerei. IncurSIONI aeree britanniche su città della Germania settentrionale e nord-occidentale. 16 apparecchi inglesi abbattuti, 3 apparecchi tedeschi mancanti.

GIOVEDÌ 10 Attività politica e diplomatica —

Si informa da Tokio che l'Ambasciatore d'Italia ha ricevuto una speciale missione, proveniente dalla Prefettura di Gifu e composta dai rappresentanti dell'antica e celebrata manifattura di spade Seki, che gli ha rimesso una spada destinata al Duce. La fabbrica ha fatto forgiare dal proprio maestro, Kanegawa Watanabe, una speciale lama, che, secondo la tradizione armaioli giapponese, è fornita di un semplice fodero in legno. Il rappresentante della Prefettura di Gifu ha letto un indirizzo in cui ha affermato che la spada rispecchia lo spirito nipponico.

Cablogrammi da Washington alla stampa svizzera annunziano che l'Ambasciatore del Giappone presso il Governo degli Stati Uniti ha avuto una conversazione con Cordell Hull al quale ha annunziato di essere stato richiamato dal proprio Governo e di essere venuto a prendere congedo.

SANGUINANO?



... questo è un vero pericolo!

Con ogni probabilità la Gengivite e la Piorrea insidiano la salute dei vostri denti.

Non aspettate che sia troppo tardi! Consultate il vostro dentista ed adoperate senz'altro la **PASTA DENTIFRICA S. R. al Sodioricinato**. Questa Pasta contiene una forte dose di Sodioricinato, riconosciuto come uno dei più sicuri specifici per la prevenzione delle affezioni buccodentali.

La Pasta S. R. proteggendo le gengive salva i vostri denti!

PASTA DENTIFRICA GIBBS S.R.

S. A. STAB. ITALIANI GIBBS MILANO



CASA DI PRIMO ORDINE CON TUTTE LE COMODITÀ MODERNE

ALBERGO

SAVOIA

ROMA

TELEFONO: 45-699 (5 LINEE)
E. CORBELLA propr.
TELEGRAMMI: SAVOIAHOTEL - ROMA

Situazione militare — Dai comunicati tedeschi — Attacchi aerei su Londra, sull'Inghilterra meridionale (Saint Eval, Porthouse, Saint Merwin, Cardiff), 11 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate. IncurSIONI aeree britanniche sulla Germania occidentale, 10 apparecchi inglesi abbattuti: 4 apparecchi tedeschi mancanti.

VENERDÌ 11 Attività politica e diplomatica — Si ha da Nuova York che il Presidente Roosevelt ha ordinato il blocco dei capitali romeni depositati negli Stati Uniti che ammontano complessivamente a circa 100 milioni di dollari. A questo proposito si apprende che nei circoli ufficiosi tedeschi si è fatto osservare che tale decisione di Roosevelt « non costituisce nulla di nuovo » e che identica decisione fu presa da Washington quando truppe sovietiche entrarono negli Stati baltici.

Si ha da Berlino che le informazioni di stampa diffuse dalla propaganda inglese, circa la pretesa presenza di truppe tedesche in Bulgaria, sono smentite da parte germanica.

Situazione militare — Dai comunicati tedeschi — Attacchi aerei su Londra, Liverpool, Birkenhead, Manchester e sull'Inghilterra meridionale e centrale. Bombardamento di Dover. IncurSIONI aeree inglesi sulla Germania centrale, occidentale e settentrionale. 12 apparecchi inglesi abbattuti; 4 apparecchi tedeschi mancanti.

SABATO 12 Attività politica e diplomatica — Si ha da Berlino che il D. N. B. pubblica il seguente comunicato:

« In relazione con la garanzia assunta a Vienna nei riguardi della Romania, il Governo del Reich, rispondendo al desiderio romeno, ha inviato colà una missione militare tedesca, oltre alle necessarie formazioni di istruzione, e nello stesso tempo ha trasferito alcuni stormi da caccia tedeschi a protezione complementare dei giacimenti di petrolio romeni. Le formazioni militari tedesche serviranno come truppe di istruzione e di addestramento nella riorganizzazione dell'esercito romeno intrapresa dal Capo del Governo di Bucarest, generale Antonescu, e dopo aver assolto il loro compito faranno ritorno in Germania. I Governi amici della Germania, che potevano essere politicamente interessati all'invio della missione militare tedesca in Romania, ne sono stati informati dal Governo del Reich ».

Nel suo n. 2, l'« Aroi » (Agenzia Romana di Informazioni) si occupa dell'invio di aerei e di istruttori militari germanici in Romania.

L'invio di aerei e di istruttori militari germanici in Romania, che incontra a Roma la più solidale comprensione, ha, secondo quanto si osserva in questi ambienti, uno scopo evidente: proteggere le zone petrolifere romene alle quali più volte l'Inghilterra ha attentato.

Ognuno ricorda la serie degli incendi dolosi nei bacini petroliferi e nelle raffinerie durante l'inverno e la primavera.

Presso i porti fluviali romeni a monte del Danubio marittimo, venne sventato e smascherato un colpo organizzato dal Servizio segreto britannico contro la navigazione danubiana, che in gran parte è costituita appunto dai rifornimenti di nafta per l'Europa. Recentemente, arresti e retate di inglesi hanno rivelato la persistenza della minaccia britannica nelle regioni dei pozzi. Infine e soprattutto è da tener conto della possibilità di incurSIONI aeree su tali regioni, possibilità esplicitamente ventilata sui giornali di Londra. E ciò a prescindere dalle pressioni inglesi sulla Turchia e dall'incerto atteggiamento turco, che fanno considerare prudente qualche misura preventiva di difesa contro una minaccia navale inglese che alle rive romene del Mar Nero potrebbe giungere attraverso gli Stretti.

Un regolare ed intenso ritmo di produzione del petrolio romeno risulta essenziale ai fini della condotta bellica dell'Asse non meno che per la vita economica della Romania. E' infatti di pieno accordo fra la Romania e l'Asse che le forze germaniche sono andate ad integrare dal punto di vista aereo le forze romene, le quali già si sono dimostrate vigili nel proteggere le industrie petrolifere contro le mene britanniche e contro le inevitabili connivenze del numerosissimo elemento ebraico.

Il contatto coi quadri e coi Comandi del corpo germanico servirà poi di ausilio alla riorganizzazione dell'esercito romeno a cui Antonescu si è accinto fin dall'inizio della sua opera ricostruttiva nei vari settori della vita nazionale, opera confortata dal fervido

volontarismo delle Guardie di Ferro e dell'amichevole solidarietà italiana e tedesca. Un'attiva collaborazione germano-romena nel campo militare rientra altresì perfettamente in quella solidarietà d'armi che ha trovato consacrazione nella garanzia italo-tedesca alla Romania.

Si comprende benissimo che in Gran Bretagna si sia costernati per un atto che fra l'altro taglia corto ad ogni speranza inglese di mettere in pericolo una tra le vitali arterie di rifornimento per la vittoriosa guerra dell'Asse. Naufragano le conclamate illusioni di immobilizzarci per carestia di carburante. Ma la immediata agitazione della stampa e della radio di Londra per estendere quella che è la costernazione inglese ad altri Paesi, i quali dell'attuale misura nulla hanno da temere, è destinata ancora una volta al completo insuccesso.

La verità è che la pace balcanica trova un nuovo e decisivo motivo di sicurezza. In particolare riescono vani i tendenziosi allarmi — indirizzati ad est — per un preteso affacciarsi della Germania al Mar Nero: proprio all'indomani del rientro in Germania delle colonie tedesche in Bessarabia, che da secoli svolgevano sulla sponda del Mar Nero la loro vita operosa.

E', concludendo, perfettamente inutile che la propaganda nemica si sforzi di fare accettare all'opinione mondiale la definizione di « occupazione » o di « invasione », per qualificare un atto contingente e limitato, concordato in anticipo tra le due parti fino nei più minuti particolari e rispondente a reciproci vantaggi ed interessi, sul piano di una leale cooperazione.

Si informa da Bucarest che la Legazione della Gran Bretagna a Bucarest ha consigliato a tutti i sudditi britannici che desiderano lasciare la Romania di partire immediatamente. La maggioranza di essi si imbarcherà a Costanza su un piroscafo che salperà lunedì per Istanbul.

Si riceve da Washington che in occasione del « Giorno di Colombo » il Presidente Roosevelt ha inviato un messaggio a seicento giovani italo-americani che festeggiano la laurea conseguita nel 1940, esaltando in Colombo la genialità italiana e le sue grandi benemeritenze verso il mondo.

E' annunciato ufficialmente da Vihy che le commissioni d'armistizio italiana e germanica hanno iniziato la loro attività di controllo nel territorio francese non occupato per accertare l'esecuzione delle clausole d'armistizio. Contemporaneamente è formalmente smentito che le due commissioni di controllo svolgano una qualsiasi attività di requisizione.

Situazione militare — Dai comunicati tedeschi — Attacchi aerei su Londra, Liverpool, Birkenhead e Manchester, sull'Inghilterra meridionale e centrale, sulle coste orientali scozzesi. Bombardamento di Dover e di convogli. 21 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate. IncurSIONI aeree inglesi sull'Olanda, la baia tedesca e le coste della Germania settentrionale. Tentativo di bombardamento navale di Cherbourg. 13 apparecchi inglesi abbattuti: 1 apparecchio tedesco mancante.

DOMENICA 13 Attività politica e diplomatica — Si informa da Berna che il discorso pronunciato dal Generalissimo Franco durante la cerimonia della consegna del Collare della SS. Annunziata effettuata dal Maresciallo De Bono recatosi in Spagna in speciale missione, è considerato la chiara e categorica risposta del Caudillo alle parole insinuanti pronunciate da Winston Churchill nel suo ultimo discorso sulle relazioni anglo-spagnole.

Si ritiene che i due discorsi pronunciati dal Caudillo e dal Maresciallo De Bono, sigillino il fallimento dell'ambasceria straordinaria di Sir Samuel Hoare a Madrid.

Da Berna si comunica che tutti gli sforzi della Gran Bretagna per indurre l'India alla collaborazione sono risultati vani. Il congresso pan-indiano, riunitosi domenica a Bombay, ha approvato il piano di Gandhi per la disobbedienza civile individuale.

Situazione militare — Dai comunicati tedeschi — Attacchi aerei su Londra, l'Inghilterra meridionale e centrale. 25.741 tonnellate di naviglio mercantile nemico affondato da un sommergibile. IncurSIONI aeree inglesi su Berlino, la Germania settentrionale e occidentale, l'Olanda. 21 apparecchi inglesi abbattuti; 7 apparecchi tedeschi mancanti.

Ramperti contro i filosofi



L'illustre critico d'arte Marco Ramperti intervistato da un giornalista sulla donna moderna, così si è espresso: « I filosofi non hanno diritto di condannare la simulazione: da quando furono inventate le calze Franceschi « Mille aghi », dissimulatrici portentose, la stessa verità decise di non andare più nuda ».

Le nuove calze « Mille aghi » sono state giudicate dagli arbitri dell'eleganza, le più belle del mondo. La donna che porta le calze « Mille aghi », si distingue da tutte le altre per un aristocratico buon gusto. Chi non le conosce deve subito provarle: constaterà dalle altre una enorme differenza. Le calze « Mille aghi » non sono un comune prodotto industriale, ma l'opera d'arte di un poeta che ha intessuto nelle loro maglie la sua anima.

La produzione di queste magnifiche calze è perciò limitatissima e non è possibile trovarle in vendita in nessun altro negozio d'Italia. Se altri ve le offrisse sarebbe in malafede. Per essere autentiche devono portare ricamato il nome « Franceschi » e la stampiglia « Mille aghi » marca depositata a sensi di legge, altrimenti rifiutarle quale volgare imitazione.

I tipi delle nuove calze « Mille aghi » sono tre:

Mille aghi, Teatro Scala. Giuoco d'ombra e di luce, sul color della pelle, di due pesi: leggerissime come il respiro, e sensibilmente più resistenti. L. 39,— il paio.

Mille aghi, Quirinale. Vaporose, evanescenti, senza peso, quasi impalpabili, di preferenza sovrana. L. 50,— il paio.

Mille aghi, Prendimi. Una geniale trovata di Franceschi per render più lieta la vita alle donne: un riverbero di luce che conferisce alle gambe femminili snellezza e giovinezza. Vengono vendute a gruppi di tre calze, cioè tre unità invece di un paio, in modo che se una di esse dovesse sfilarsi c'è pronta l'altra per la sostituzione immediata. Ogni gruppo di tre calze L. 70,—.


Alle gentili lettrici di « Cronache della Guerra » che acquisteranno le calze « Mille aghi » verrà dato in omaggio — oltre l'artistico cofanetto, che eleva queste delicate guaine all'altezza di un graditissimo dono — anche uno speciale salvapunte che garantisce una maggior durata delle calze, e permette di usare quelle leggerissime con qualsiasi scarpa, compresi gli attuali sandali dall'altissima suola.

Unico negozio di vendita in Italia: Franceschi, Via Manzoni 16, Milano. Per non cadere in equivoco il negozio Franceschi si distingue da una grossa palla dorata che sostiene la vetrina esterna.

Chi vuol ricevere fuori Milano le calze « Mille aghi » può inviare l'importo a mezzo vaglia postale o bancario, aggiungendo L. 1,— per ogni paio per le spese postali e gli verranno consegnate a domicilio, franco di ogni spesa, il giorno successivo all'ordine.

Direttore responsabile: Renato Caniglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C.
Città Universitaria - Roma



*La Colonia per
che piace anche a* **LUI
LEI**

L'uomo, milioni di uomini nel mondo, considerano l'Acqua di Coty la più adatta alla toletta maschile per il suo profumo fine e signorile, così come milioni di donne la usano e ne sono entusiaste perchè la trovano sostanzialmente diversa da ogni altra. Più pura, fresca e leggera l'Acqua di Coty è la sintesi perfetta di tutti i fragranti effluvi della primavera: infatti contiene l'essenza stessa dei fiori e delle frutta più scelte.

Se invece preferite un'Acqua di Colonia più aromatica e più profumata domandate l'Acqua di Colonia Coty, Capsula Rossa che, pur serbando i pregi della prima, unisce il vantaggio di profumare intensamente e a lungo.

ACQUA DI
COTY
Capsula Verde

SOC. AN. ITALIANA COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO



LE COMUNICAZIONI: IMPORTANZA DEI FILI